

INFORME

QUE PRESENTAN SOBRE LOS

VALORES HISTÓRICO- ARTÍSTICOS DEL EDIFICIO DE LA ADUANA DE CÁDIZ

ALBERTO VILLAR MOVELLÁN

CATEDRÁTICO DE HISTORIA DEL ARTE DE LA UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA

ÓSCAR DA ROCHA ARANDA

DOCTOR EN HISTORIA DEL ARTE POR LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

FEBRERO DE 2008

VALORES HISTÓRICO-ARTÍSTICOS DEL EDIFICIO DE LA ADUANA DE CÁDIZ

CONTENIDO

- INTRODUCCIÓN: VALORACIÓN GENERAL
- EL ARQUITECTO: MANUEL RÓDENAS LÓPEZ (1900-1978)
- ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL PROYECTO ORIGINAL (1953-196)
- ARGUMENTOS FAVORABLES AL DERRIBO
- ARGUMENTOS FAVORABLES A LA CONSERVACIÓN
- CONCLUSIONES
- BIBLIOGRAFÍA GENERAL
- BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA SOBRE CÁDIZ
- FOTOGRAFÍAS
- APÉNDICE DOCUMENTAL
 - MEMORIAS DESCRIPTIVAS DEL PROYECTO ORIGINAL
 - PLANOS DEL PROYECTO ORIGINAL
 - INFORMACIÓN SOBRE EL ARQUITECTO MANUEL RÓDENAS

INTRODUCCIÓN: VALORACIÓN GENERAL

A la hora de enjuiciar un edificio como el que se propone han de tenerse en consideración varios aspectos. Esencialmente deben sopesarse tres: valores intrínsecos, valores urbanísticos y valores sociales.

El edificio de la *Aduana de Cádiz* es una obra construida entre 1953 y 1960, debida al arquitecto Manuel Ródenas López. Sus características formales se acomodan a las de la arquitectura oficial, promovida en esos años por el régimen del General Franco, que basaba su mensaje en el refuerzo de los valores históricos de la España del Siglo de Oro. De ahí las referencias que este tipo de arquitectura presenta respecto al modelo icónico del *Monasterio de San Lorenzo de El Escorial*, obra cumbre de Juan de Herrera y de la arquitectura española de todos los tiempos.

Pero el modelo escurialense se utilizó más como tipo que como objeto de copia. Su misma factura en granito y su magnitud, no lo hacían útil para obras de escala mucho menor. Por eso fue de enorme importancia la concreción que del mismo realizó el arquitecto Luis Gutiérrez Soto –una de las glorias de la arquitectura racionalista en España– en el edificio del *Ministerio del Aire* de Madrid (1940-1951), el más escurialense de los edificios de la autarquía.

Gutiérrez Soto supo conjugar los perfiles del Escorial con la tradición del ladrillo visto, tal como vemos en el *Museo del Prado*, de Juan de Villanueva. De este modo, el esquema escurialense –utilizado no como modelo, sino como invariante castizo, según definió Chueca Goitia– y el clasicismo de Villanueva, configuraron un estilo moderno madrileño, que se convirtió en arquitectura oficial sin intención premeditada.

Con los mismos elementos –ladrillo en los paramentos y caliza blanca en pilastras y reñercados–, otros arquitectos consiguieron esquemas menos grandilocuentes, más versátiles y aplicables a la escala de provincias. En este

sentido es muy destacable el ejemplo que otro ilustre racionalista, Luis Martínez-Feduchi, aportó a la arquitectura de la autarquía: el *Instituto de Cultura Hispánica* (1948-1952) de la Ciudad Universitaria de Madrid. Los pináculos escurialenses de pirámides emboladas son sustituidos aquí por otros compuestos por pirámides truncadas decrecientes. Son también de origen herreriano, pero tomados de otra obra más utilitaria y más andaluza: la antigua *Casa Lonja de Sevilla*, actual Archivo de Indias.

Estos son los elementos y puntos básicos de referencia de los que partirán el diseño y la construcción de la *Aduana Nueva de Cádiz*. En el interior, en cambio, el autor optará por valorar de otro modo los núcleos esenciales del edificio. Son éstos el vestíbulo de entrada, la escalera principal y la sala de operaciones de la planta primera. Aquí el diseño y los revestimientos se adaptan a los gustos modernos, muy en consonancia con la arquitectura de espectáculos, especialmente la de los cinematógrafos, que es la más radicalmente nueva que se abre paso en los años de la autarquía.

Así pues, desde el punto de vista estético, la *Aduana* participa de su tiempo de este modo dual: aceptando, por un lado, el programa de la arquitectura oficial –al exterior– y aplicando al interior la estética de la decoración moderna. Lo moderno aflora también en los espacios menos representativos, como las escaleras secundarias, en las que se introduce no sólo el diseño moderno, sino también un uso racional de los materiales, como es el caso del terrazo de los escalones, los pasamanos de escaleras y la carpintería, que son indicativos de un aprovechamiento cabal del presupuesto a la vez que de una utilización inteligente de las posibilidades constructivas.

El primer valor destacable de esta arquitectura, en el plano intrínseco, es, pues, el de representar fielmente los intereses, las preocupaciones, las posibilidades estéticas del momento en que fue concebida. Y el de hacerlo con dignidad y criterio artístico, al margen de las circunstancias políticas. ¿Es esto suficiente para avalar la permanencia patrimonial de un edificio?

Indudablemente no. Hay muestras más que sobradas de edificios de enorme valor intrínseco que han caído víctimas de la piqueta a causa de un proceso especulativo, que puede ser privado o público.

En la propia Cádiz se perdió, por este motivo, la obra más singular del modernismo gaditano y una de las más significativas del *Art Nouveau* en Andalucía: el *Balneario Reina Victoria*, construido en 1907 por José Romero Barrero. Su pérdida ha de lamentarse, al menos, por tres factores: en primer lugar, por ser un edificio único por su función en el panorama del modernismo andaluz. Segundo, porque se trataba del lugar de reunión preferido por los gaditanos de las primeras décadas del siglo XX, con servicio de restaurante, cafetería y bar, sala de espectáculos, departamentos de baños templados, de agua dulce y de mar, salones de billar, de música y lectura, etc. Lugar emblemático para la sociedad de su momento. Y tercero, por ser una experiencia única en el modernismo andaluz, desde el punto de vista constructivo: un edificio construido en hormigón armado. Era un incunable del hormigón, cuyo proceso de edificación fue seguido de cerca por otros profesionales interesados por la nueva técnica, entre otros por el jerezano Francisco Hernández-Rubio Gómez.

Por lo que respecta a los valores urbanísticos del edificio de la *Nueva Aduana*, hay que decir que fue concebido como parte esencial de la mejora de la entrada a Cádiz por mar. Su función es doble: por un lado, sirve de punto focal, eje visual de quienes salen a la ciudad desde el puerto. Se llama la atención sobre los servicios de fiscalización de pasajeros y mercancías que vienen del extranjero. Más tarde, cubiertos los trámites, el recién llegado podrá dirigir sus pasos a la ciudad, atraído esta vez por la *Aduana Vieja*, descubriendo a su paso la Plaza de San Juan de Dios con el *Ayuntamiento*, que le invitan a introducirse en el corazón de Cádiz.

Por otro lado, la *Aduana Nueva* actúa como puerta moderna de la ciudad. Su ubicación se decide en relación con el edificio de la *Estación de*

ferrocarril. Ésta, en efecto, siendo una estación Terminal, no se completó con el edificio de recepción que suelen tener en su frente principal las estaciones de este tipo, caso de la de *Plaza de Armas* en Sevilla o la de *Atocha* en Madrid, etc. De modo que la *Aduana* viene a valorar también con su presencia el conjunto de la entrada a Cádiz por ferrocarril, dotando a la *Estación* de un énfasis que de otro modo no tendría.

Estos valores urbanísticos se anularían con la desaparición del edificio, quedando la *Estación* absolutamente desnuda, privada como ya está de la decoración escultórica que tuvo y modificada agresivamente por una reciente intervención. Sin duda, que de hacerse el jardín que se pretende en el lugar de la *Aduana*, una de las primeras consecuencias sería la necesidad imperiosa de rehacer el edificio de la *Estación* –o derribarlo– para hacer otro más representativo. En cuyo caso se plantearía la pérdida de otra arquitectura, en este caso industrial, que la ciudad no debería perder.

Finalmente, por lo que respecta a los valores sociales, estamos ante un caso de defensa ciudadana de un edificio, que no debe, a nuestro entender, pasarse por alto. De no haberse producido el movimiento ciudadano a favor de su conservación, este edificio estaría probablemente ya destruido. Se trata de una obra en la que la historiografía no ha reparado o no ha querido reparar. Los edificios construidos bajo las pautas del régimen anterior no han tenido buena prensa durante la Democracia, al margen de sus posibles valores. En este caso la *Aduana* está ausente de un catálogo tan ponderado como *50 años de Arquitectura en Andalucía. 1936-1986*, que, sin embargo admite otras obras de la autarquía, como, por ejemplo, el *Ayuntamiento de Huelva*. Tampoco aparece en las historias del arte generales que se han ocupado de la arquitectura del siglo XX en Cádiz. Especialmente relevante es su ausencia en la *Guía de arquitectura de Cádiz*, que recoge numerosos edificios de la ciudad, dentro y fuera de las murallas, algunos de notoria menor importancia del que nos ocupa. En este sentido, estamos ante un edificio realmente huérfano desde el punto de vista de la bibliografía especializada.

De ahí la importancia que cobra el factor social en orden a su posible conservación. Pocas veces se genera un movimiento ciudadano como el que se ha originado en defensa de la *Aduana Nueva*. Ciertamente este hecho constituye por sí mismo parte de la historia del edificio y le da carta de naturaleza como elemento patrimonial. Hay un número importante de ciudadanos que le reconoce valores y lo defienden como objeto patrimonial. Su conservación puede ser discutible desde el punto de vista de la acción política o de los intereses de los profesionales de la arquitectura. Pero es evidente que se han puesto las bases de una decisión democrática y que este edificio tiene hoy por hoy argumentos de defensa de los que no han disfrutado otras obras de arquitectura. Si utilizáramos el símil taurino, estaríamos ante una petición mayoritaria de indulto, a la que difícilmente pueden sustraerse ni el veterinario, ni los asesores ni el presidente de la corrida. El pueblo ha encontrado razones que, a veces, la razón no encuentra. Pero sea como fuere, y al margen de la decisión que se tome sobre su conservación o derribo, el edificio se ha ganado el indulto y ha hecho historia.

EL ARQUITECTO: MANUEL RÓDENAS LÓPEZ (1900-1978)

El autor del edificio de la nueva *Aduana de Cádiz* fue el arquitecto madrileño Manuel Ródenas López (Madrid, 8.IX.1900 – 4.X.1978)¹, una figura muy poco conocida y escasamente relevante en la actualidad, pero cuya dilatada y variada trayectoria profesional constituye, como la de la mayoría de sus compañeros, un fiel reflejo de las transformaciones y tendencias que se desarrollaron en la arquitectura española entre los años 20 y 60 del siglo pasado.

Ródenas se formó en la Escuela de Arquitectura de Madrid, donde se tituló 9 de agosto de 1926. Cinco años después, concretamente el 15 de agosto de 1931, se colegió en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM) y, con posterioridad, también lo hizo en los colegios Leonés y Vasco-Navarro². Casi desde sus inicios ingresó en el Cuerpo de Técnicos al servicio del Estado; primero como Arquitecto Sanitario, cargo que ocupó entre 1935 y 1936, y después de la Guerra Civil como Arquitecto del Ministerio de Hacienda, en el que permaneció como funcionario del Cuerpo General Técnico hasta su jubilación forzosa en septiembre de 1970³.

Dentro de este Ministerio desempeñó distintas labores, principalmente en la Dirección General de Propiedades y Contribución Territorial y en la Sección de Obras de Centro, aunque las más reseñables son las que llevó a cabo para la Dirección General de Aduanas, a la que estuvo adscrito al menos desde 1950. Para este departamento realizó en 1953 el proyecto de la nueva sede de la *Aduana de Cádiz*, cuyas obras, también dirigidas por él, se demoraron hasta

¹ Los datos biográficos del arquitecto proceden del expediente personal custodiado en el *Archivo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (A.COAM), Sección de Secretaría*.

² La fecha de titulación figura, además de en el expediente citado en la nota anterior, en los diferentes anuarios que, con el nombre de *Lista General de los Arquitectos Españoles*, pueden consultarse en la Biblioteca del COAM. En alguna de estas publicaciones consta, por error, la fecha de titulación del 6 de diciembre de 1926. En las mismas puede, igualmente, obtenerse información diversa sobre los cargos ocupados por el arquitecto a lo largo de su vida.

³ *Ministerio de Economía y Hacienda, Archivo General (MEH-AG), caja 397, expediente de personal nº 32.170* (ver apéndice documental).

1960⁴. Este edificio, en el que unas fachadas clasicistas se anteponen a una moderna estructura de hormigón armado, debe encuadrarse, como un ejemplo muy característico, dentro del estilo oficial impuesto durante los inicios del franquismo.

Entre los primeros diseños conocidos de Manuel Ródenas debe citarse un curioso plano que hoy se custodia en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando⁵, donde figura como fechable en torno a 1926, precisamente el año de titulación del arquitecto. Se trata de lo que probablemente es un trabajo de carrera o quizá parte de algún estudio presentado a una exposición o certamen, concretamente, un *Detalle de la Portada del Palacio del Marqués de Villafranca de los Vélez (Murcia)*, que realizó en colaboración con sus compañeros Domingo Alnanues de Astrasu y Manuel Martínez Chumillas⁶.

La siguiente obra de la que tenemos constancia es un proyecto del año 1930 para construir una *Aduana en Caya (Badajoz)*⁷. Pese a que nos encontramos ante un edificio funcionalmente similar –aunque de mucho menor tamaño– a la posterior *Aduana de Cádiz*, Ródenas plantea este proyecto con un estilo sustancialmente distinto. En aquél combina un incipiente racionalismo –visible tanto en las plantas como en los alzados– con algunas reminiscencias tradicionales o autóctonas –patentes en el tratamiento de los zócalos, las cornisas y algunos huecos–, tal y como corresponde a las corrientes arquitectónicas presentes en aquel periodo.

Escasa es la información que se tiene de su actividad en los años 40, aunque sí sabemos que, con posterioridad y durante al menos dos décadas,

⁴ MEH-AG cajas 78.113 y 78.073. Estas cajas contienen toda la documentación conservada relativa al proyecto original de la *Aduana de Cádiz* (ver apéndice documental).

⁵ Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (AASF), PL-931, plano perteneciente al legado del arquitecto Pedro Muguruza.

⁶ GALIANA MATESANZ, María Teresa: *Archivo Biblioteca de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Catálogo de planos y proyectos de arquitectura*. Madrid, 2003 (última actualización 2007), p. 191. Este catálogo puede consultarse directamente en Internet en formato pdf: <http://portallengua.fsanmillan.org/portallengua/fcc/pdf/proyectolenguabasf/2.3.4.catalogoplanos.pdf>

⁷ Publicado en la revista *Arquitectura*, nº142, 1931, pp. 66-67 (ver apéndice documental).

estuvo muy dedicado a sus tareas como arquitecto del Ministerio de Hacienda, para el que realizó, además de la obra que nos ocupa, varias promociones de *Viviendas para Funcionarios* –levantadas entre 1955 y 1965 en distintos lugares de Madrid– y la *Sede Central del Servicio de Loterías y Apuestas del Estado* (en la madrileña calle de Guzmán el Bueno, 137). Este edificio de grandes dimensiones, concluido en 1963⁸, –donde se encuentra el salón en el que se celebra el conocido Sorteo Extraordinario de Navidad– muestra un intento de aproximación a los principios del funcionalismo, propio del movimiento moderno, aunque sin renunciar a cierto monumentalismo representativo de resabio clasicista.

A tenor de la documentación conservada en el archivo del COAM⁹, Ródenas simultaneó sus trabajos para la Administración, y en concreto para el Ministerio de Hacienda, con numerosos encargos privados localizados en la ciudad de Madrid y su provincia (edificios de viviendas, chalets, tiendas, reformas, ampliaciones, etc.). Entre todos ellos cabe destacar el desaparecido *Teatro-Club Recoletos* (inaugurado en 1957)¹⁰, en el que, una vez más, deja entrever las ambivalencias y contradicciones arquitectónicas que hacen que este autor oscile, durante casi toda su vida profesional, entre la tradición y la modernidad.

Es la misma situación que atraviesan la mayor parte de los arquitectos españoles de aquellos años, cuyas carreras muestran diversos vaivenes estilísticos que, unas veces por la propia evolución de la arquitectura y otras por las circunstancias políticas, les hacen pasar del tardo-eclecticismo al racionalismo y de éste al clasicismo oficialista, para desembocar finalmente en un funcionalismo moderno que abrazan, según los casos, con mayor o menor entusiasmo. Por todo ello, Manuel Ródenas es un buen representante de los arquitectos de su generación y, en general, de la arquitectura española del segundo tercio del siglo XX.

⁸ Dato obtenido de una página oficial de Internet, donde constan diversas noticias relativas al este organismo: http://onlae.terra.es/anuario/boletines2006/trimestre2/PDF/24_Breves.pdf

⁹ *A.COAM, visado*. Se trata de las fichas donde, hasta los años 70, se catalogaban los proyectos visados por este organismo colegial.

¹⁰ Véase "Teatro-Club Recoletos. Arquitecto. Manuel Ródenas". *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 190, 1957, pp. 6-8 (ver apéndice documental).

ANÁLISIS DESCRIPTIVO DEL PROYECTO ORIGINAL (1953-1960)

Para comprender las características y peculiaridades arquitectónicas del edificio de la *Nueva Aduana Portuaria de Cádiz* es preciso analizar la documentación relativa al proyecto original (1953-1954) y a sus diversas modificaciones (1958-1960)¹¹. Mediante este estudio se podrá hacer un juicio valorativo ponderado y ajustado a las circunstancias concretas que condicionaron la realización del edificio.

Fue en julio de 1950 cuando el arquitecto Manuel Ródenas López (1900-1978), adscrito a la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda, trazó el plano de alineaciones del solar donde finalmente su ubicaría el nuevo edificio de la *Aduana de Cádiz*. Este acto de replanteo y tira de cuerdas contó con la asistencia, en representación de RENFE, del Ingeniero de Vía y Obras de la 3ª Zona, ya que la parcela finalmente elegida, de unos 2.000 m², estaba situada junto a la estación de ferrocarril y pertenecía a ese organismo estatal.

Aunque las actuaciones burocráticas preliminares estaban concluidas en 1950, el proyecto para la construcción de la Aduana se retrasó hasta finales de 1953, fecha en la que el arquitecto firmó los planos definitivos, acompañados por una extensa memoria explicativa que concluyó el 5 de enero de 1954. Ese mismo año comenzaron las obras que, pese a discurrir a buen ritmo, se retrasaron hasta 1960, como consecuencia de la introducción de varias modificaciones en la ubicación del almacén de mercurio, algunos problemas de cimentación por la cercanía al mar y diversas dificultades relacionadas con la creación de la nueva red de desagüe y saneamiento. No obstante, los trabajos principales estaban prácticamente concluidos en 1958, fecha en la que edificio entró en servicio como aduana portuaria.

¹¹ Documentación custodiada en el Archivo General del Ministerio de Economía y Hacienda con las firmas *MEH-AG cajas 78.113 y 78.073*. La primera caja contiene el proyecto original de los años 1953-1954, además de dos proyectos adicionales (1958 y 1960), con sus respectivos planos, y la segunda varias revisiones de precios y presupuestos (1956, 1957, 1958 y 1960).

El proyecto original, que incluye una memoria descriptiva de 35 páginas y 16 planos¹², constituye una información fundamental, que nos permite conocer al detalle y con precisión los rasgos principales de la obra. Ródenas comienza su exposición justificando las razones de la ubicación, continúa con la explicación del programa de necesidades y concluye, tras una completa descripción estilística y estructural, con diversos aspectos técnicos. En el documento se desarrollan con minuciosidad temas relacionados directamente con algunas de las cuestiones fundamentales que han motivado la realización de este informe.

En primer lugar, el arquitecto ofrece una serie de razonamientos pormenorizados, y fundamentados en un detallado estudio *in situ*, acerca de las "especiales características del puerto de Cádiz en relación al movimiento comercial del mismo"¹³. Gracias a ello llega a la conclusión de que el solar elegido reúne las mejores condiciones para desempeñar los trabajos de una aduana portuaria por diversos motivos: se ubica entre el antiguo muelle de la Reina Victoria y la nueva ampliación del puerto, supone la desaparición "de una serie de construcciones pequeñas y antiestéticas"¹⁴, permite un acceso rápido mediante la ampliación de la calle que conduce a la Puerta de Tierra, presenta una fácil comunicación con el resto de las edificaciones portuarias –y sobre todo con la contigua estación de ferrocarril– por un "camino industrial" creado *ex profeso*, y, tras la apertura de una nueva gran plaza (la actual de Sevilla) de 100 x 50 metros, "quedará resuelto el problema funcional de esta parte del puerto y embellecida notablemente la ciudad en su entrada y en su relación con aquél"¹⁵.

Tras analizar las cifras de movimiento de buques, y las cantidades de mercancías y personas –según un informe fechado en 1952–, Ródenas describe el "Funcionamiento de una aduana marítima" y, sobre ello, establece los

¹² *Ibidem*. MEH-AG caja 78.113. Proyecto de edificio para Aduana en Cádiz. Ver apéndice documental.

¹³ *Ibidem*, p. 1.

¹⁴ *Ibidem*, p. 3.

¹⁵ *Ibidem*, p. 4.

criterios principales que deben seguirse para satisfacer plenamente el programa de necesidades. Este programa se centra en dos zonas o *elementos funcionales*: los *almacenes*, donde tiene lugar la *circulación de mercancías*, y las *oficinas o negociados*, donde se produce la *circulación de documentos* (y de personas)¹⁶. Aunque ambas zonas se encuentran relacionadas administrativamente entre sí –y por ello tienen que estar directamente comunicadas–, su funcionamiento es independiente, puesto que las mercancías han de acceder y salir por lugares específicos bien controlados –sin retroceder nunca en su línea de circulación–, y los documentos deben hacerlo por otros distintos.

A tenor de todo lo expuesto, Ródenas destaca la "Necesidad de construcción del edificio"¹⁷, al tiempo que recuerda que, hasta ese momento, las oficinas y los almacenes estaban instalados en la antigua Aduana de la época de Carlos III en unas condiciones absolutamente inadecuadas, compartiendo espacio con la Diputación Provincial y el Gobierno Civil. Después el autor pasa a describir el solar (del 2.000 m² y 61 m. de fachada), insistiendo, principalmente, en las especiales "ventajas" que ofrece su emplazamiento por encontrarse muy próximo a los muelles, la estación de ferrocarril y la propia ciudad, lo que facilita todo el tránsito de mercancías y personas.

Sobre estas premisas, y teniendo en cuenta las dimensiones y características del solar, se concreta el "Programa de necesidades" –y todas sus distribuciones y circulaciones–¹⁸, que queda establecido del siguiente modo: *planta baja*, para zona de circulación de mercancías (almacenes generales, de mercurio y paquetería postal con sus correspondientes dependencias auxiliares), por ser la que mejor permite la entrada y salida de mercancías y paquetes siguiendo un movimiento longitudinal mediante los accesos y patios laterales; *planta primera o principal*, para zona de circulación de documentos y personas (oficinas, negociados, despachos, archivo y vivienda del

¹⁶ *Ibidem*, pp. 6-9.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 9-10.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 11-26.

Administrador), ordenada según el eje transversal que se inicia en la fachada monumental a la plaza; y *planta segunda*, para viviendas del Jefe Segundo, el Alcaide y el portero-ordenanza, por ser la más adecuada para las condiciones de aislamiento e intimidad que requieren estas dependencias. Especial atención dedica Ródenas a la zona de circulación y almacenamiento del mercurio procedente de las minas de Almadén, "una de las características de esta Aduana"¹⁹, cuyos almacenes serían modificados en un detallado replanteamiento posterior.

Las tres plantas, que ocupan una superficie decreciente en altura (1.693,10, 1.060, 60 y 722,64 m², respectivamente), lo que permite la creación de amplias terrazas abiertas a las fachadas laterales y a la posterior, están comunicadas verticalmente mediante tres escaleras: una monumental, que permite subir desde el vestíbulo central (planta baja) al "local de público" (planta principal), donde se encuentran los mostradores de los distintos negociados; y dos secundarias, ubicadas a ambos lados del espacio central y junto a sendos patios de luces, que abarcan toda la altura del edificio y también dan acceso directo e independiente a las viviendas (planta segunda), que se resuelven de forma abierta siguiendo las líneas de fachada.

Las consideraciones compositivas y estilísticas, que son algunas de las más significativas para este informe, se encuentran descritas en un epígrafe de la memoria que el arquitecto denomina en general "Composición del edificio"²⁰. Aquí expone, inicialmente, que el proyecto definitivo (un volumen longitudinal de tres alturas con fachada a la nueva plaza) ha estado condicionado tanto por el "emplazamiento" elegido como "por las proporciones de la plaza" y "las dimensiones de la Estación del ferrocarril, que quedará a eje con la nueva Aduana y le servirá a ésta de fondo"²¹.

¹⁹ *Ibidem*, p. 21.

²⁰ *Ibidem*, pp. 26-28.

²¹ *Ibidem*, p. 27.

En cuanto a la resolución de las fachadas, afirma que ha pretendido "armonizar el variado destino de las plantas (...), en un marco de unidad", para lo cual ha recurrido a:

*"Las líneas severas y sencillas de la proporción neoclásica, [recogiendo] la mejor tradición arquitectónica de los edificios que Carlos III destinó a Aduanas de la Nación, tratando de darles al propio tiempo un sentido de modernidad con lo cual el carácter que acusará el edificio marcará claramente su destino de oficina pública del Estado."*²²

Además de mencionar la referencia a las obras promovidas por Carlos III en el siglo XVIII, entre las que se encuentra la antigua Aduana situada en el otro extremo del puerto y que, seguramente, sirvió de inspiración para la nueva, Ródenas justifica su elección estilística con estas reveladoras, premonitorias y un tanto resignadas palabras, que describen a la perfección el momento, casi una encrucijada, en que entonces se encontraba la arquitectura española:

*"Nuestro criterio en el estilo adoptado no es de tipo definitivo ya que la Arquitectura actualmente busca en el Arte caminos nuevos que alcanzarán en su día seguramente metas precisas, pero mientras esto se produce, la arquitectura oficial tiene su desarrollo dentro de una tendencia consagrada, la cual hemos seguido, compatibilizándola con directrices de nuestro tiempo."*²³

Este *estilo oficial* o "tendencia consagrada" se plasma en una serie de rasgos concretos, como la combinación de piedra y ladrillo, que permite obtener "calidades de expresión", o la aplicación de principios compositivos y elementos propios de un lenguaje formal y decorativo de corte clasicista, caso de la "severidad", la "simetría" y la resolución del cuerpo central mediante un

²² *Ibidem.*

²³ *Ibidem.*

"basamento almohadillado" y "un orden de columnas jónicas rematado con un gran escudo nacional"²⁴.

La descripción continúa analizando globalmente el alzado de las fachadas, que, traduciendo las diferencias funcionales de cada planta, presentan un "basamento general de piedra con zócalo almohadillado horizontalmente [donde] quedan embebidos los huecos de medio punto de los almacenes". Sobre él se levanta la planta noble, que se destaca "sobre el moldurado fondo de ladrillo con las jambas, guardapolvos y antepechos de hierro de sus balcones cuyos huecos son tratados con más importancia que los restantes de la planta superior los cuales son acusados simplemente con un recerco resaltado de piedra." Remata el conjunto una "cornisa general" y unos "pináculos decorativos"²⁵.

Respecto a la estructura del edificio –lo que Ródenas llama "Sistema general de construcción"–, el arquitecto, tras considerar la ubicación, las características del terreno, el programa de necesidades, las condiciones climatológicas y las restricciones vigentes entonces para el empleo de hierro, llega a la siguiente conclusión sobre el sistema estructural más adecuado:

*"Consideramos por lo tanto, como sistema de estructura más adecuada para el edificio el de hormigón armado por la diafanidad que permite obtener, su facilidad modular, su incombustibilidad y por su economía dada la menor cantidad de hierro que ha de emplearse en la misma"*²⁶.

A lo que habría que añadir otras ventajas, como la posibilidad de permitir "grandes luces" y "variaciones", o adaptarse "perfectamente a las necesidades del terreno de fundación"²⁷.

²⁴ *Ibidem*, p.28.

²⁵ *Ibidem*, p.28.

²⁶ *Ibidem*, p.29.

²⁷ *Ibidem*, p.29.

Esta estructura de hormigón armado, compuesta por pilares, vigas, viguetas y forjados, está recubierta por unas fachadas representativas, del mencionado estilo clasicista, donde se emplean diversos materiales dispuestos del siguiente modo:

“Los materiales que se emplearán en las fachadas serán de piedra granítica en chapados del zócalo general, apilastrados, recercados de huecos de planta basamental y peanas de balcones; piedra caliza dura blanca en chapados para fondos de planta baja, cornisas, recercados de huecos, fajas, columnas, escudo y remates; y el ladrillo a cara vista en fondos de las dos plantas superiores, trasdosado con ladrillo cerámico con mortero de cemento.”²⁸

Tras referirse a los distintos acabados de terrazas, pavimentos y revestimientos interiores, el autor se detiene en todos los aspectos vinculados con la carpintería de taller, que “será de madera de castaño de la mejor calidad existente en el mercado nacional”²⁹, y con las rejerías y elementos de hierro, acero pulido y bronce, que se emplearán en puertas, huecos, cerramientos de patios exteriores y balcones.

A continuación se tratan los temas relacionados con las “Instalaciones” (de agua, sanitaria, eléctrica y calefacción), para dedicar después un breve epígrafe a la “Decoración interior”. Aquí se señala que la “decoración principal del edificio se centra en el Salón de Oficinas, despacho del Sr. Administrador de la Aduana y vestíbulo de entrada”, precisando que:

“Los materiales y elementos a utilizar en estas decoraciones serán: el mármol en apilastrados, pavimentos, mostradores y motivos decorativos; escayolas en bóvedas, plafones y escocias; maderas en puertas; lunas en mostradores con enmarcados metálicos; pintura natural en paño central

²⁸ *Ibidem*, p.30.

²⁹ *Ibidem*, pp.30-31.

del salón de oficinas y pintura especial y al óleo en paramentos. (...) Los materiales que se empleen en esta construcción serán todos de la mejor calidad y solidez del mercado nacional.”³⁰

Finaliza la memoria del proyecto original con diversas menciones a la ejecución de las obras y al presupuesto, que se eleva, sumando los gastos de obra, ejecución, contratista, plusvalías y honorarios facultativos, y deduciendo los beneficios estatales, a la importante cantidad de 7.474.832 pesetas.

Pese a que este proyecto inicial estaba concienzudamente estudiado, durante el transcurso de las obras hubo de ser modificado parcialmente, como consecuencia de algunos cambios necesarios y ciertas dificultades surgidas en el proceso de ejecución. Así, el 9 de abril de 1958, con los trabajos aún en curso pero a punto de finalizarse, Manuel Ródenas redacta la memoria de un “Proyecto adicional”³¹, donde describe una notable variación en el emplazamiento de los almacenes de mercurio y de paquetes postales. Esta modificación implicó el rediseño de toda la estructura y la cimentación de la parte trasera del edificio –concretamente la plataforma de sustentación de los frascos de mercurio–, fuertemente condicionada por el enorme peso de este material.

Además, en el documento se mencionan también importantes cambios en la cimentación general de la obra (zanjas y zapatas de mayor profundidad), producidos por la debilidad del terreno (muy próximo al mar), así como una completa variación en la red de desagüe que, ante la inexistencia de alcantarillado en la nueva plaza, se une finalmente, mediante tres acometidas, a la red de la estación de ferrocarril. A ello hay que añadir nuevas instalaciones no previstas inicialmente, caso de un circuito eléctrico reforzado, un servicio telefónico y unos depósitos de agua junto a las cajas de escalera. Tantas

³⁰ *Ibidem*, pp.32-33.

³¹ *Ibidem*, MEH-AG caja 78.113. *Proyecto adicional al de Aduana de Cádiz (1958)*. Ver apéndice documental.

modificaciones incrementaron el presupuesto en cerca de un millón y medio de pesetas.

En una memoria posterior, firmada el 30 de noviembre de 1960 con las obras ya concluidas, el arquitecto explica otras pequeñas alteraciones introducidas en un "Proyecto adicional 2º"³², que supuso la inclusión de unas instalaciones depuradoras de aguas fecales –exigidas por RENFE para autorizar el empleo de su red de desagüe– y la reforma del local destinado a la Guardia Civil, situado junto al vestíbulo. Con estos últimos cambios el presupuesto se elevó en algo más de doscientas mil pesetas.

Tanto la memoria original como las dos memorias de los proyectos adicionales van acompañadas, lógicamente, por sus respectivos planos³³, donde pueden apreciarse, de forma pormenorizada, todos y cada uno de los rasgos compositivos, estructurales y decorativos que definen y caracterizan al edificio de la nueva *Aduana de Cádiz*.

³² *Ibidem*, MEH-AG caja 78.113. Proyecto adicional segundo al de Aduana de Cádiz (1960). Ver apéndice documental.

³³ Todos ellos incluidos en el apéndice documental.

ARGUMENTOS FAVORABLES AL DERRIBO

Los argumentos esgrimidos por los partidarios del derribo del edificio de la nueva *Aduana de Cádiz* pueden resumirse en una serie de ideas principales, defendidas fundamentalmente por el Ayuntamiento de la ciudad y el arquitecto responsable del proyecto de remodelación de la Plaza de Sevilla:

- 1. El edificio carece de valor histórico, arquitectónico o artístico**, al tratarse de una obra anacrónica y convencional perteneciente a un periodo especialmente involucionista en la historia de la arquitectura española.
- 2. La obra corresponde a una creación de la etapa más dura del franquismo inicial**, y por ello manifiesta el estilo imperialista, grandilocuente y retrógrado propio de aquel periodo, inspirado sobre todo en la arquitectura española de los siglos XVI a XVIII.
- 3. Desde el punto de vista urbanístico, la Aduana está mal ubicada**, porque reduce el tamaño de la Plaza de Sevilla, oculta la fachada de la histórica Estación de Ferrocarril y cierra la vista y la perspectiva del puerto gaditano desde la misma.
- 4. El derribo del edificio supondría la creación de un gran espacio abierto**, del que está necesitada una ciudad tan congestionada urbanísticamente como Cádiz. Se trata de crear una puerta de entrada a la ciudad entre la estación, la muralla y el puerto, al mismo tiempo que se amplía la superficie disponible para personas y vehículos.
- 5. La conservación del edificio significaría una modificación sustancial del proyecto de remodelación de la Plaza de Sevilla**, ya aprobado, con el consiguiente retraso en la ejecución de las obras, cuya inauguración está prevista para antes del Bicentenario de las Cortes de Cádiz (2012).

6. **La propuesta de derribo**, según el proyecto ya aprobado para la remodelación de la Plaza de Sevilla, **ha respetado todos los cauces y procedimientos legales establecidos.**

7. Por ello, **las alegaciones contrarias al derribo son extemporáneas**, ya que se presentan fuera del plazo de información pública fijado en su momento.

ARGUMENTOS FAVORABLES A LA CONSERVACIÓN

Las alegaciones y los argumentos contrarios al derribo del edificio de la *Aduana Nueva de Cádiz* resultan, en términos generales, más completos y sistematizados que aquellos esgrimidos por los partidarios de su demolición. Ello es consecuencia, entre otras causas, del movimiento ciudadano generado para salvar el edificio, en el que han intervenido cualificadas instituciones gaditanas como la Academia de Bellas Artes y el Ateneo. Estos motivos pueden agruparse en cinco categorías:

1. HISTÓRICOS:

- Se trata de un inmueble con un **innegable valor histórico**, fundamentado en el hecho de que constituye un **ejemplar muy representativo de la arquitectura oficial española de los años 50**, estando por ello emparentado directamente con un buen número de construcciones de similares características erigidas a mediados del siglo pasado por todo el país.
- Teniendo en cuenta que en la ciudad de Cádiz no se conservan actualmente construcciones de aquel período que alcancen esta categoría y entidad, la nueva Aduana adquiere también un **considerable carácter testimonial, que ilustra acertadamente una página muy concreta de la historia de la arquitectura gaditana.**
- Al mismo tiempo, esta obra **contribuye a la comprensión de los procesos de transformación y evolución de la arquitectura española, en general, a mediados del siglo XX;** concretamente, durante los primeros años del franquismo, cuando desde la autoridad política se impulsó la consideración de los modelos clasicistas de origen autóctono –fundamentalmente, las

obras del arquitecto renacentista Juan de Herrera y del neoclásico Juan de Villanueva— como fuentes de inspiración para los edificios más emblemáticos de la arquitectura oficialista.

- Si bien es cierto que el estilo oficial de la etapa de la autarquía (los años posteriores a la Guerra Civil) dio a menudo como resultado creaciones convencionales, anacrónicas, tradicionalistas, retóricas y grandilocuentes, y aún resultando incuestionable que también supuso una involución estilística, que frenó el impulso del racionalismo de los años 30 y retrasó la consolidación del movimiento moderno en la arquitectura española, no es menos cierto que **el rechazo que puedan producir determinados periodos históricos no debe justificar la eliminación indiscriminada de todas sus realizaciones artísticas, máxime cuando éstas presentan cualidades reseñables.**
- Además, conviene recordar que **este tipo de edificios gozan en muchas ciudades, y especialmente en Madrid, de algún nivel de protección, desde estructural e integral hasta la consideración de Bien de Interés Cultural**, como es el caso, por ejemplo, del *Museo de América*, realizado entre 1942 y 1953 por los arquitectos Luis Moya Blanco y Luis Martínez-Feduchi Ruiz.
- Por todo ello, **el edificio de la Aduana de Cádiz forma parte significativa del Patrimonio arquitectónico de la ciudad**, con lo que su pérdida implicaría la irremediable desaparición del ejemplo más significativo de una corriente muy específica y singular en la arquitectura española del siglo pasado.

2. ARQUITECTÓNICOS:

- El edificio de la Aduana **exhibe un correcto, severo, ortodoxo y monumental estilo clasicista**, en perfecta consonancia con la tendencia arquitectónica dominante en su época de realización, que tiene como obra de referencia esencial el intencionadamente escurialense *Ministerio del Aire en Madrid* (hoy Cuartel General del Aire), construido por el prestigioso arquitecto Luis Gutiérrez Soto e inaugurado precisamente en 1954, año en el que se iniciaron las obras de la Aduana.
- **Entre sus cualidades arquitectónicas cabe destacar la simétrica y equilibrada composición del conjunto, así como la adecuada proporción y dignidad de sus fachadas**, especialmente la principal, con el basamento almohadillado, la columnata central de orden jónico gigante, la planta noble resaltada por la presencia de frontones partidos y balcones con antepechos metálicos, el remate en un gran frontón con escudo y los pináculos decorativos de la cornisa.
- **De notable factura es el peculiar tratamiento de los materiales constructivos**, con la piedra (granito gris y caliza blanca) dispuesta en las líneas estructurales y el ladrillo visto en los paramentos, siguiendo la pauta y reproduciendo el cromatismo presente en muchos edificios de tradición renacentista y, sobre todo, neoclásica de la ciudad de Madrid.
- En cuanto a **la resolución del cuerpo central** de la fachada a la plaza (con la triple arcada de medio punto en la planta baja, el orden gigante porticado en las dos superiores y el gran frontón del coronamiento), conviene recordar que **está inspirada directamente en el alzado de la antigua aduana del siglo**

XVIII (hoy Palacio de la Diputación), con la que de esta forma se establece un diálogo de continuidad formal y estilística.

- Al igual que sucede en muchas construcciones de aquel periodo, las fachadas representativas de corte clasicista enmascaran una **estructura de concepción moderna y funcionalista, conformada** en este caso **mediante pórticos de hormigón armado de distribución modular**, que permiten la configuración de un espacio diáfano y flexible, tal y como demandan las necesidades funcionales del edificio.
- Su autor, **el arquitecto Manuel Ródenas López (1900-1978)**, es una figura poco conocida pero representativa de **la arquitectura española privada y oficial de mediados del siglo XX**, momento en que trabajó como arquitecto de Hacienda y para numerosos clientes madrileños. En su larga trayectoria, que abarca todo de tipo de manifestaciones estilísticas desde el racionalismo de los años 30 hasta el movimiento moderno de los 60, destacan obras como el desaparecido *Teatro Club Recoletos* (1957) o la *Sede Central del Servicio de Loterías y Aduanas del Estado* (1963) –donde se celebra el popular Sorteo Extraordinario de Navidad–, ambas en Madrid.

3. ARTÍSTICOS:

- Especialmente reseñable es la **calidad de diseño y ejecución de muchos de los acabados exteriores e interiores**, con embocaduras de huecos, adornos, remates, barandillas, rejerías, revestimientos pétreos, apliques, lámparas, carpinterías y mostradores de buena traza y resolución.

- Entre todos ellos **destacan los revestimientos interiores de suelos y paredes realizados con mármoles, muy bien trabajados, de distintos colores y texturas** (negro de Marquina, blanco de Almería, rojo de Alicante y una gran variedad de tonalidades cremas, marrones, marfileñas, verdosas y rosadas).
- En el interior, **sobresale principalmente el espacio cubierto central de la primera planta**, concebido como los patios de operaciones de los bancos comerciales. **Allí se ubica una gran escalinata de elegante presencia**, que conecta el vestíbulo con la zona de mostradores acristalados y despachos.
- Además, debe señalarse la **importancia artística del gran mural que preside el mencionado patio de operaciones**, obra del prestigioso pintor Eduardo Santonja Rosales (1899-1966) (nieto del célebre pintor romántico Eduardo Rosales). Se trata de un gran lienzo, adherido a la pared y estrechamente ligado al ámbito arquitectónico que lo rodea, donde se representa, en un estilo entre tardocubista y realista de suave y atractivo cromatismo, un tema muy significativo para la historia de la ciudad –y claramente relacionado con la función de edificio–: el desembarco de los fenicios en Cádiz para mercaderar.

4. URBANÍSTICOS:

- **La ubicación de la Aduana de Cádiz responde a unos planteamientos urbanísticos muy concretos** y fácilmente comprensibles, directamente **vinculados** –como no podía ser de otra forma– **con su función original**. Así, la cercanía al puerto y a la Estación de Ferrocarril son la lógica consecuencia de su

carácter de construcción portuaria, destinada al control de mercancías.

- La idea de que el edificio oculta visualmente la salida al mar, además de ser inexacta, no tiene en cuenta el hecho de que **todos los puertos, por su misma naturaleza, disponen en sus inmediaciones de construcciones diversas** (muelles, grúas, embarcaderos, almacenes, naves o aduanas) **derivadas de su propio funcionamiento.**
- Esta situación justifica, por otra parte, su **evidente relación compositiva y espacial con la mencionada Estación**, en función de la cual se orienta la Aduana, cuyo tamaño y altura están condicionados precisamente por los de la terminal ferroviaria.
- Desde su origen, el edificio aduanero **se concibió como un cierre arquitectónico digno, emblemático y monumental hacia la Plaza de Sevilla** y, al mismo tiempo, como un **elemento que enmarcara el puerto gaditano** en el extremo opuesto al de la Aduana Vieja, que, como se ha recordado, en cierta forma le sirvió de inspiración compositiva.
- La **eliminación del edificio dejaría patente la gran desproporción existente entre el pequeño tamaño (altura fundamentalmente) de la antigua Estación de Ferrocarril y las dimensiones del puerto gaditano y la plaza de Sevilla.** La Aduana tiene un volumen y unas proporciones más adecuadas para esa ubicación.
- Además, **la fachada de la Estación**, siendo una obra estimable de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, **no es sin embargo una creación de primerísima fila, máxime**

después de la reciente restauración en la que se han eliminado algunos elementos originales y se han añadido otros de diseño moderno.

- **El lenguaje clasicista del edificio de la Aduana**, en esencia atemporal, **resulta mucho más discreto y respetuoso** con el entorno histórico-urbanístico del puerto de Cádiz **que cualquier edificación moderna** que pueda realizarse en esa ubicación o en sus cercanías., tal y como está previsto en el PGOU.

5. ECONÓMICOS:

- **El principal argumento económico esgrimido en contra del derribo de la Aduana es el elevado coste del mismo (su adquisición para luego demolerla)**, teniendo cuenta que el edificio podría adaptarse a otros usos (oficinas, centro cultural u hotel, por ejemplo) perfectamente compatibles con el respeto a los valores urbanísticos y arquitectónicos aquí señalados.
- Por otra parte, el mantenimiento del edificio no sólo reduciría los costes de las obras de remodelación de la Plaza de Sevilla, sino que además adelantaría los plazos de ejecución de las mismas.
- Además, el derribo supondría la necesaria reubicación definitiva de todos los funcionarios que trabajan en el edificio, con los consiguientes gastos y molestias diversas que tal circunstancia comportaría.

CONCLUSIONES

A tenor de todo lo expuesto, y de la documentación aportada, los informantes presentan las **siguientes conclusiones:**

1. **El edificio de la Aduana Nueva de Cádiz es una obra singular del periodo de la autarquía.** Su estética responde, por lo que respecta a las fachadas, a los planteamientos historicistas de corte madrileño que imperan en la arquitectura oficial del momento en que se proyectó el edificio (1953). Y en cuanto a la decoración de interiores, el edificio sigue las pautas marcadas por la moda del funcionalismo moderno.
2. **No existe en Cádiz otro ejemplar que represente con la dignidad que este edificio la arquitectura de aquel periodo,** por lo que podría decirse que adquiere la categoría de *unicum*.
3. **Por tratarse de un edificio de estética historicista,** realizado por el régimen del General Franco, **no ha suscitado interés alguno entre quienes se han ocupado del estudio de la arquitectura contemporánea de Cádiz.**
4. El edificio está afectado por la reordenación urbanística de la Plaza de Sevilla, que incluye su derribo. **Los partidarios del derribo se atienen fundamentalmente a que han cumplido todos los requisitos legales para lograr su desaparición.**
5. **Quienes defienden su conservación alegan sobre todo valores artísticos y urbanísticos,** que no se han tenido en consideración a la hora de proyectar su derribo, generando *in extremis* un amplio movimiento ciudadano a favor de aquella.

6. **Hay que destacar, especialmente, que el movimiento que se ha producido a favor de su conservación,** en el cual han intervenido tanto ciudadanos anónimos como instituciones muy cualificadas para opinar, **ha convertido a la Aduana Nueva en objeto histórico,** digno de pasar a la memoria de la Ciudad, que lo defiende como bien patrimonial.

7. Por todo ello, **entienden los informantes que los méritos arquitectónicos, artísticos y urbanísticos alegados para la conservación del edificio son suficientes para establecer alguna protección legal sobre el mismo.**

8. A efectos de esta conservación los informantes consideran que **son aspectos fundamentales: las fachadas con su composición original, el vestíbulo, la escalera principal y las secundarias, la zona de operaciones de la planta noble, con los despachos de dirección, incluido el mobiliario original y el cuadro mural de Eduardo Santonja.**

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

AA. VV.: *Arquitectura de Madrid: casco histórico y ensanches*. Madrid: Fundación COAM, 2003 (3 vols. y DVD).

AA. VV.: *Arquitectura en Regiones Devastadas*. Madrid: MOPU, 1987.

AA. VV.: *Arquitectura para después de una guerra, 1939-1949*. Catálogo exposición. Madrid-Barcelona, 1977. Reed. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, nº 121, enero 1977.

AA. VV.: *Arte para después de una guerra*. Catálogo exposición. Madrid, 1983.

AA. VV.: "La Autarquía". *Arquitectura*, nº 199 (monográfico), marzo-abril 1976.

AA. VV.: *La cultura española bajo el franquismo*. Bilbao: Mensajero, 1977.

AA. VV.: *Textos de las sesiones celebradas en el Teatro Español, de Madrid, por la Asamblea Nacional de Arquitectos los días 26, 27, 28 y 29 de junio de 1939*. Madrid: Servicios Técnicos de FET y de las JONS, 1939.

ALMAGRO SAN MARTÍN, M.: "¿Qué estilo arquitectónico se adapta mejor al carácter de Madrid?". *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 15, marzo 1943.

ALOMAR, G.: "Sobre las tendencias estilísticas de una arquitectura española actual". *Boletín de la Dirección General de Arquitectura*, nº7, 148.

BIDAGOR, P.: "Tendencias contemporáneas de la arquitectura". *Fondo y Forma*, nº 1, 1944.

BONET CORREA, A. (dir.): *Arte del franquismo*. Madrid: Cátedra, 1981.

CABRERA, I.: "Historicismo: un mensaje recurrente en el nuevo proyecto estético instaurado con el franquismo". *Goya*, nº 247-248, 1995.

CAMÓN AZNAR, J.: "Un posible estilo nacional en arquitectura". *Cortijos y Rascacielos*, nº44, noviembre-diciembre, 1947.

- CAVAÑAS BRAVO, M: *Política artística del franquismo*. Madrid: CSIC, 1996.
- CIRICI, A.: *La estética del franquismo*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977.
- CHUECA GOITIA, F.: *Invariantes castizos de la arquitectura española*. Madrid, 1947.
- DIÉGUEZ PATAO, S.: "La Ciudad Universitaria de Madrid y el ideal panhispánico". *Espacio, Tiempo y Forma*, VII, Madrid: UNED, 1992.
- DIÉGUEZ PATAO, S.: "Nueva política, nueva arquitectura". *Arquitectura*, nº 199, marzo-abril-1976.
- DOMÉNECH, LI: *Arquitectura de siempre. Los años 40 en España*. Barcelona: Tusquets, 1978.
- FISAC, M.: "Lo clásico y lo español". *Revista Nacional de Arquitectura*, nº 78, junio 1948.
- HERNÁNDEZ MATEO, F. D.: *La búsqueda de la modernidad en la arquitectura española (1898-1958). Medio siglo de eclecticismo*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 1997.
- LLORENS, T. y PIÑÓN, H.: "La arquitectura del franquismo. A propósito de una nueva interpretación". *Arquitecturas bis*, nº 26, enero-febrero 1979.
- LLORENTE HERNÁNDEZ, A.: *Arte e ideología en el franquismo, 1936-1951*. Madrid: Visor, 1995.
- PÉREZ ESCOLANO, V.: "Arte de Estado frente a cultura conservadora". *Arquitectura*, nº 199, marzo-abril 1976.
- POL, F.: "La enseñanza autárquica de la arquitectura (1939-1957). Como autorreproducción del grupo profesional". *Arquitectura*, nº 199, marzo-abril 1976.

REINA DE LA MUELA, D.: *Ensayo sobre las directrices arquitectónicas de un Estilo Imperial*. Madrid: Verdad, 1944.

SOLÁ-MORALES, I.: "A propósito de la arquitectura del franquismo". *Arquitecturas Bis*, nº 27, marzo-abril 1979.

UREÑA, G.: *Las vanguardias artísticas en la postguerra española (1940-1959)*. Madrid: Istmo, 1982.

URRUTIA NÚÑEZ, A.: "La arquitectura de la Autarquía" en *Arquitectura en España. Siglo XX*. Madrid: Cátedra, 1997, pp. 353-385.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA SOBRE CÁDIZ

AA.VV.: *50 años de arquitectura en Andalucía. 1936-1986*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1986.

AGACINO, E.: "¡En bien de los intereses de Cádiz!". *Diario de Cádiz*, 4 junio 1910.

ALONSO DE LA SIERRA, J. y L.: *Cádiz: Guía artística y monumental*. Madrid, 1995.

ANÓNIMO: "La comisión de Ensanche". *Diario de Cádiz*, 29 marzo 1910.

ARAMBURU Y PACHECO, A.: *La ciudad de Hércules*. Cádiz, 1945.

ARANGO Y AYALA, A.: *Guía de Cádiz y su provincia*. Cádiz: Imprenta M. Álvarez, 1906.

BANDA Y VARGAS, A.: "De la Ilustración a nuestros días" en *Historia del Arte en Andalucía*, T. VIII. Sevilla, 1991.

CABRERA Y LATORRE, J.: *Proyecto de terminación de las obras del Gran Teatro*. Cádiz. Cádiz: Imprenta Manuel Álvarez, 1903.

CASANOVA Y PATRÓN, S.: *Guía oficial comercial descriptiva de Cádiz y su provincia*. Ed. Cádiz: Federico Rivadulla Marchante, 1905.

DOMENECH, R.: "Concurso de proyectos para el monumento conmemorativo de las Cortes, Constitución y Sitio de Cádiz". *Museum*, Barcelona, 1911.

FERNÁNDEZ CANO, V.: *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.

FERNÁNDEZ, F.: "1907-1956. Pequeña historia de medio siglo en la Playa de la Victoria". *Diario de Cádiz*, 26 agosto 1956.

GARCÍA GUTIERREZ A.: "Medios de fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz". *Juegos Florales del Ateneo*, 1895.

Guía del Turista. Cádiz: Ed. de la Sociedad de Turismo de Cádiz, 1912.

Guía ilustrada del turista en Cádiz. Cádiz: Ed. del Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 1906.

GUTIERREZ MORENO, P.: "La ciudad de Cádiz. Notas para su estudio". *Arquitectura*, nº 116, Madrid, diciembre 1928.

JIMENEZ MATA, J- MALO DE MOLINA, J.: *Guía de arquitectura de Cádiz*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1995.

MORALES DE LOS RÍOS, A (hijo): *Figura vida e obra de Adolfo Morales de los Ríos*. Río de Janeiro: Ed. Borsoi, 1959.

NAVASCUES PALACIO, P., "El problema del eclecticismo en la arquitectura española del siglo XIX". *Revista de ideas Estéticas*, nº 114, Madrid 1971.

PEMÁN, J. M^a: "El Gran Teatro Falla. Sus bodas de plata. 1910-1935". *Diario de Cádiz*, 20 enero 1935.

PEREA GUARDEÑO, G., "El Gran Teatro Falla y su autor Adolfo Morales de los Ríos". *Diario de Cádiz*, 12 noviembre 1961.

PÉREZ CANO, M. T.- MOSQUERA ADELL, E.: *Antonio Sánchez Esteve. Arquitecto en Cádiz (1897-1977)*. Demarcación de Cádiz, C.O.A.A.O., 1991.

PÉREZ ESCOLANO, V.-VILLAR MOVELLÁN, A.: "Arquitectura modernista andaluza". *La Ilustración Regional*, nº 4, Sevilla, diciembre 1974.

QUERO, J.: *Guía para el turista en Cádiz y la provincia*. Cádiz, 1918.

VILLAR MOVELLÁN, A.: "Arquitectura del Modernismo en Andalucía Occidental". *XXIII Congreso Internacional de Historia del Arte*. Granada, 1973.

VILLAR MOVELLÁN, A.: "Modernismo en Cádiz". *Archivo Hispalense*, nº 171-173. Sevilla, 1973.

VILLAR MOVELLÁN, A.: "Modernismo en Andalucía". *Gran Enciclopedia de Andalucía*. Sevilla, 1979.

VILLAR MOVELLÁN, A.: "El Modernismo arquitectónico andaluz y su singularidad". *Congreso Internacional el Modernismo Español e Hispanoamericano. Sus raíces andaluzas y cordobesas*. Córdoba, 1985.