

Ginés Adán: "no me gusta como se hace política aquí; si no estás conmigo, fuera de aquí, es como la ley de Tres Forcas"

▣ *Miguel Gómez Bernardi* Durante dos décadas su nombre resonaba en el ámbito de la información y en el mundo empresarial de la ciudad, principalmente relacionado con las obras y construcciones, en una época de atonía en la que el desarrollo urbano se había frenado tras la independencia de Marruecos y pocos inver-

tían en Melilla. Este diabético, desde los 28 años, desplegó entonces una frenética actividad y estuvo presente en múltiples facetas de la vida local hasta que, paralelamente al cambio de siglo, desapareció y se trasladó a Málaga porque perdió todo y le llegaron "malos tiempos".

Ginés Adán nació el dos de mayo de 1938 en plena Guerra Civil lo que tuvo como consecuencia que su padre se escondiera durante un tiempo en la azotea de su casa y, después, tomase la opción del exilio temporal en Argelia. Fue su familia, como tantas otras, dividida por la contienda fratricida, parte en el lado de los rebeldes y parte en el gubernativo.

Sus primeros años los pasa en el "patio Adán", que había construido su abuelo en la zona anexa a Acera del Negrete y Tadino de Martinengo, tras pasar unos años en Argelia procedente de Águilas (Murcia) donde nació.

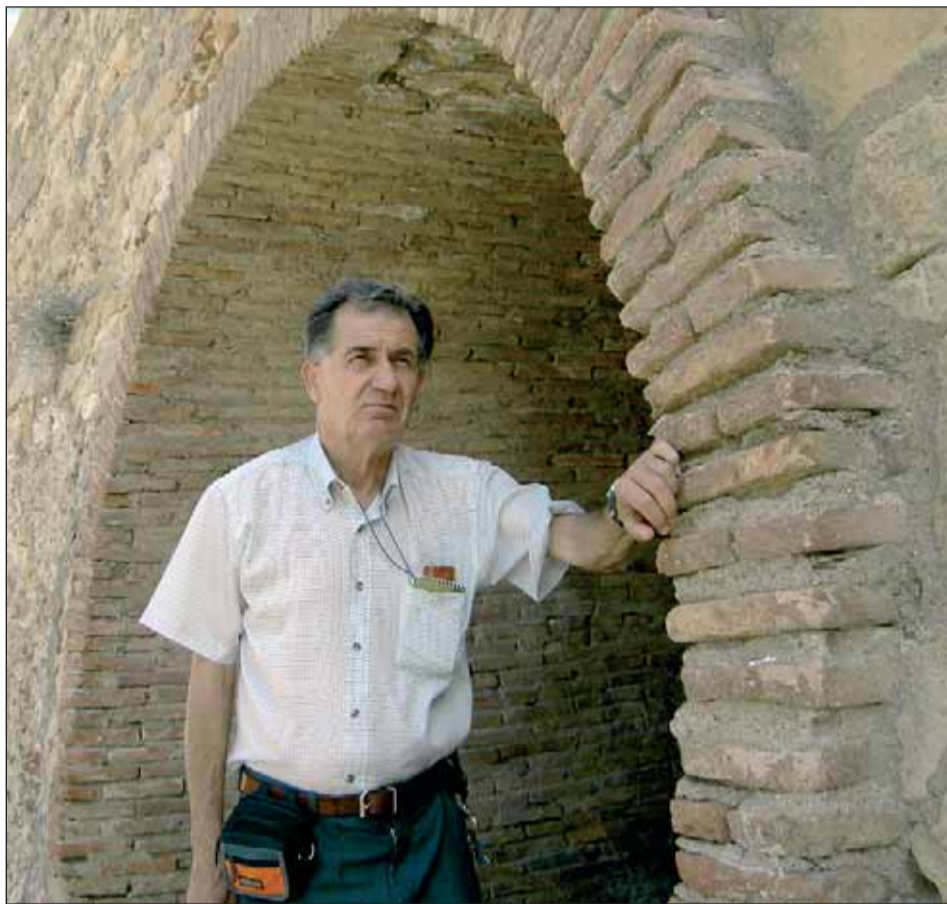
A los pocos años, tras levantarse las penas y bajar la represión franquista, su padre volvió a la ciudad y construyó una casa en el Barrio de "El Príncipe" donde se trasladó la familia y ahí creció Ginés.

Estudió primero en el Colegio García Valiño y, después, en el Colegio La Salle. Cuando termina el Bachiller elemental, a los 16 años, se pone a trabajar con su padre: "de peón de albañil, de listero, aprendo a dibujar de delineante..., hago de conductor, llevo a los obreros a las minas del Uixan, de Setolaza, el Zaio. En una Chevrolet pick up, a la que le habíamos puesto un toldo, incluso después de la independencia de Marruecos". Añade que era una furgoneta con matrícula marroquí, la negra, que cambiaba cuando entraba en Melilla, porque con la española no estaba permitido trabajar.

De esa época cuenta que fue testigo del desembarco del entonces príncipe Hassan y el comandante Ufki, "cuando iban a enfrentarse con las cabilas de Alhucemas, me pilló bajando del Uixan, por Seganga, cargado de obreros y tuvimos que tirar por el monte porque había un nido de ametralladoras y no dejaban pasar a nadie."

El servicio militar lo realiza en Infantería 50, en las Palmas de Gran Canarias, "19 meses, sin permiso", durante los disturbios que fueron conocidos después como "Guerra de Ifni". Su batallón estuvo en el Sáhara destinado y comenta que él no se desplazó allí porque no le dejaron los mandos ya que estaba a cargo de la cochera y se preocupaba "de buscar las piezas y de todo lo que le faltaban a los coches. Iba a Automovilismo y cambiaba una vieja por una nueva", situación por la que no hacía otra cosa, ni guardias siquiera. Ni de permiso disfrutó porque había poca gente con estudios entonces para la administración del acuartelamiento: "llevaba las cuentas y no me dejaban irme". Asegura que lo pasó bien en Canarias, tanto que llegó a disputar como púgil dos combates de boxeo. El primero fue bien, pero en el segundo el adversario, que pesaba ocho kilos más, le dio una contra que le desencajó la mandíbula y, tras seis meses "en que no podía ni abrir la boca", dejó la experiencia pugilística. Allí también jugó al fútbol, en la regional, donde le salió una oferta profesional para seguir después de la "mili" pero el padre le necesitaba en el trabajo "al ser el único hijo varón".

A su vuelta, con 24 años, se estableció en Melilla, dejó Marruecos, y con los obre-



Ginés Adán en la entrada al túnel del Hornabeque

ros que habían trabajado con su padre comenzó a realizar pequeñas obras. Transcurrido un año le eligieron representante de obreros y patronos de la construcción, dice que entonces era el más joven de toda España en el sector de la construcción de los sindicatos del anterior régimen, "no había otra cosa", y estuvo cerca de veinte años como presidente. Después "cuando vino la democracia" pasó a ser presidente de los contratistas de la ciudad.

Durante la etapa de presidente de obreros y patronos cuenta que gestionaban el carnet de responsabilidad, "donde nos reuníamos los obreros y patronos para darlo o quitarlo si alguno no iba correcto". Sin esta certificación no se podía trabajar y por ello era una decisión difícil: "hubo uno al que se lo quitamos, un tal Alcaraz, que me dijo que había matado muchos rojos en la guerra y yo le dije que sacara la pistola. Le rompí el carnet allí mismo, en la escalera del sindicato".

Sin embargo, en aquella época era poco el trabajo que había para los contratistas de obras "chapuzas pequeñas, la gente no invertía, se escapaba para la Península. Después de la independencia de Marruecos aquí hubo una crisis muy grande. Toda la gente que vivía en el Protectorado, que venía a Melilla los fines de semana a consumir, se fueron. Creo que serían más de doce mil personas". Cuenta que en esos años trabajaba sólo en el sector privado, que siempre tenía en marcha algunas "chapucillas" hasta que, al cabo del tiempo, acudió a las subastas del Ayuntamiento para pequeñas obras, así como en el Centro Asistencial, la Divina Infantita, Policía Nacional,... el sector público era el único que tenía cierto movimiento porque el privado apenas

se movía en una ciudad que vivió más de una década en letargo, los sesenta y principio de los setenta.

Niega que tuviera una "época de esplendor" en la que ganase mucho dinero, "los que ganaban dinero eran los del asfalto". Cuenta que él no se dedicó a las carreteras, salvo las de "blindado" como la que va a la frontera o de hormigón, la que hay frente a la Delegación del Gobierno. Añade que le quedaron por cobrar muchas obras, públicas y privadas, pero no se queja de estas últimas: "se que mi vida es extraña y digna de hacer un libro por la cantidad de gente que he ayudado. Mi profesión la convertí en una ayuda a los demás". Asegura que nunca ha llevado a nadie al juzgado para cobrar y, añade que jubiló a todos los obreros que "heredó" de su padre con la edad.

Cuenta, a modo de ejemplo, o una obra que hizo en La Alcazaba a una mujer de la que no cobró apenas y que, cuando él se casó (con 28 años. Tuvo tres hijos, dos hombres y una mujer. Uno de ellos falleció hace dos años, a los 29 años), le hizo un regalo que fue el que más le agradó por no tener ésta recursos.

Temeridad

Se caracterizó en su día por ser uno de los pocos contratistas que tenía maquinaria. Eran tiempos de cierta carestía en la ciudad porque en la frontera no dejaban pasar la arena ni la grava y había que obtenerla del río pero como era escasa, había que cogerla de las playas, arena salada que no es buena para la construcción y entonces se las ingenió para cogerla en la zona de La Alcazaba.

Ingenio nunca le ha faltado, o temeridad según como se mire y el ejemplo de ello fue el caso de la Barriada San

Francisco: Un día, estando en el Club Juventud, habló con Jaime Quesada, que fue concejal durante veinticinco años, y le dijo "la barriada de San Francisco (las últimas chabolas que quedaban en la ciudad y estaban habitadas principalmente por la comunidad gitana) las tiro y las hago nuevas. El me dijo: qué dices si eso no lo ha conseguido ni Alvarez Claro".

En una reunión presidida por el entonces alcalde, Francisco Mir, se comprometió a empezar al día siguiente: "había un solo servicio para todo el barrio, algunos no tenían ni luz eléctrica... aquello era un desastre, casas de cartón, de chapa, de piedra, había de todo...". Pidió una autorización para tirar las casas vacías y se presentó en el barrio "con voluntarios de mi empresa porque yo no tenía dinero para pagar eso". "Íbamos por las tardes, -continúa- una vez que habíamos acabado la jornada y tirábamos las casas vacías". Asegura que no habló con la comunidad gitana para explicarles el objetivo "no dije nada, eso fue un pacto de silencio entre aquellos concejales y yo". No tenía maquinaria pesada y con la ayuda de un camión y un cable de acero fue tirando una a una las chabolas que no estaban habitadas. Aquel movimiento de ir dejando los solares al descubierto conllevó que les llamaran "los invasores", nombre de una serie de alienígenas que estaba de moda en aquellos años. El término desapareció cuando habló con Joseito, uno de los dirigentes de la comunidad que había trabajado con él anteriormente, para que reuniese a todas las familias gitanas y en una reunión pactaron la construcción de las casas por ellos mismos, sólo con la ayuda de los obreros voluntarios de su empresa y el material aportado por el municipio.

Apunta que muchos gitanos aprendieron en aquel movimiento el oficio de albañil y que, cuenta satisfecho, recientemente, "algunos se han jubilado en el Ayuntamiento como oficiales". "Cogieron la dignidad -continúa- y eso fue importantísimo para el mundo gitano de Melilla. La dignidad de que ellos habían hecho sus casas, otros no".

Trabajaban por la noche porque tenían "que llevar a sus casas la guita y yo también tenía que trabajar". "Con toda la piedra que salía de allí -continúa- hice un muro para ampliar el terreno y todo eso con gente que no sabía trabajar, para eso había que tener muchas ganas. El plano de las casas lo hice yo con arreglo al ancho existente y eso fue lo que se aprobó"

Las paredes se hicieron con un molde metálico, en Industrias Alarcón, y que dice Ginés que él inventó y que instalaron en la plazoleta situada frente a la barriada para poder trabajar cómodamente, "en el echábamos arena del río, grava y cemento. El molde tenía una entrada y un macho por detrás para que no se pudieran equivocar y así están hechas todas las casas de la fila que da a la carretera".

A medida que se fueron construyendo algunas casas y quedaron zonas libres para construir se pasó a otra fase, "era ya muy cansado para el mundo gitano. Ya era suficiente que hubieran levantado