

UN EJEMPLO DE INDUSTRIALIZACIÓN EN MÁLAGA: A. LAPEIRA. METALGRAF ESPAÑOLA

Siglo XIX. Industrialización.

El siglo XIX fue un período de grandes transformaciones para Málaga. En lo que se refiere a la industrialización —tema en el que hoy nos ocupamos— se basó en la agricultura y el comercio.

Al igual que había sucedido ya en Gran Bretaña y en otros países europeos, fueron los productos metalúrgicos y textiles los que desarrollaron la burguesía malagueña. Esta industria financiera estaba basada en unas pocas familias: Heredia, Larios, Loring y otras.

La consecuencia más importante de este proceso industrial en Málaga fue la creación de unos núcleos o barrios industriales, a Poniente, al otro lado del río Guadalmedina: El Bulto, Huelin y la Pelusa. El sector se completó con la creación de viviendas para los obreros que trabajaban en estas fábricas.

Los barrios se caracterizaban por carecer de zonas verdes, escasez de espacios públicos, poca higiene y un elevado índice de población en relación a los metros cuadrados ocupados. La vivienda estaba tipificada por la casa de vecinos o corralón, una arquitectura popular malagueña desde el siglo XVI.

En lo que se refiere al barrio del Bulto hubo gran cantidad de fábricas, las más importantes fueron las siderúrgicas: "La Constancia" y "El Ángel"; textil: "La Industria Malagueña" y "La Aurora", de las cuales hablaremos a continuación.

Antecedentes históricos.

Desde finales del siglo XVIII, las necesidades militares habían dado origen a los primeros altos hornos españoles. Hubo establecimientos en Lugo y Oviedo, que proveían regularmente la demanda de armamento y de municiones.

La primera guerra carlista, 1833-1849, paralizó la actividad de las forjas tradicionales del Norte, lo que dio una oportunidad inmejorable a las fábricas del Sur. En 1826 se había inaugurado los altos hornos de Marbella: "La Concepción". Su propietario, Manuel Agustín Heredia, fundó también en Málaga, en 1833, "La Constancia".

Juan Guiró creó la ferrería "El Ángel" con ocho altos hornos en Marbella, y desde 1841 talleres de afinación en Málaga.

"La Industria Malagueña" se inauguró el 23 de abril de 1847; Martín Larios fue su fundador. En 1856 Carlos Larios inauguró "La Aurora", que constaba con 350 telares movidos por dos máquinas de vapor. Hubo treinta años de hegemonía siderúrgica (1830-1860) y cerca de cuarenta de desarrollo algodonero paralelo al de Barcelona (1847-1884).

Desindustrialización.

En el caso de las herrerías malagueñas, la decadencia vino dada por su inferioridad tecnológica, comparadas con la de Mieres y La Felguera, en el quinquenio 1861-1865, las cuales utilizaban el carbón de coque, mientras que "La Constancia" y "El Ángel" usaban carbón de leña. Al no poder resistir la competencia, los hornos y forjas se fueron apagando paulatinamente.

La tardanza en la llegada del ferrocarril a Málaga también perjudicó enormemente al comercio malagueño. En un principio se vio favorecido, pero la casa Heredia, que creyó solucionado su problema de combustible, no lo logró, en parte por el precio de las tarifas de los transportes, que eran demasiado altas, y además el carbón de Bélmez, que llegaba de Córdoba, tenía unos precios excesivos. Por ello el ferrocarril Málaga-Córdoba no resultó rentable, y en 1879 fue traspasado a Ferrocarriles Andaluces.

"El Ángel" no pudo soportar la liberalización arancelaria de 1862, y cerró sus puertas. En "La Constancia", fallados los intentos de utilizar el carbón de Bélmez, los altos hornos se apagaron en 1885 y las forjas en 1891 (1).

En lo que se refiere a la industria textil, la aparición de la filoxera en los campos malagueños producirá la caída de la demanda de estos productos, debido en parte, a su inferior calidad. Los tejidos catalanes, que se habían ido introduciendo, al sobrevenir esta plaga en el mercado local, obligará a nuestra industria a enfrentarse a la competencia de la industria textil catalana, cuyos precios eran menores, añadiendo a esto que, mientras la producción de "La Industria Malagueña" consistía solamente en algodón blanco, la catalana tenían instaladas máquinas para el estampado.

Resumiendo, podríamos decir que las razones por las cuales la industria, tanto siderúrgica como textil, fue decayendo poco a poco, hasta su total desaparición, fueron las siguientes: Filoxera en el campo, deficiencia en la producción textil, ruptura y dificultades del comercio de exportación.

Todas estas causas condujeron a la venta de las industrias textiles a los catalanes: primero los Loring, en Algeciras, y después los Larios, en Málaga (2).

Siglo XX.

Aunque a principios del siglo la población activa dedicada a la agricultura disminuyó considerablemente, en lo que se refiere a la industria hubo una apertura episódica de los altos hornos entre 1901-1907; otra que propició la primera guerra mundial; es decir, existió un renacer de la industria malagueña. En cuanto a las fábricas textiles quedaban algunas algodoneras, y pequeñas industrias diversas, lo que hizo que en 1916 Málaga fuera a décima provincia por contribución industrial en toda España.

El barrio de Huelín.

Uno de los barrios que alcanzó gran desarrollo en este tipo de industrias varia-

das fue el de Huelin, el cual se extiende desde la explanada de acceso a la estación de Andaluces, por la Carretera de Cádiz, hasta los denominados Portales de Gómez, y desde el desaparecido palacio de los Bevan hacia el camino de la Misericordia, por las calles de Ayala y La Hoz.

El desarrollo de este barrio de Huelin fue descontrolado y anárquico, ya que su extensión comprendía suelo rústico y urbano, y no estaban muy claros los límites de uno y otro. La industria invade la zona:

"Los Guindos", fábrica metalúrgica fundada en 1920, que llegó hasta 1979; T.A.M.E.S.E., calderería y maquinaria industrial; V.E.R.S., industria subsidiaria de Renfe en Málaga; Central Térmica, Empresa Italcable, comunicaciones; Unión Española de Explosivos; fábrica de abonos "San Carlos"; Zafra S.A., mosaicos, materiales de construcción, etc...

Es decir, junto a las siderúrgicas y pesadas, estaban las de harina, textiles, fertilizantes, tabacos, y otras, cuyos productos abarcaban una extensa y variada gama (3).

Sociedad A. Lapeira. Metalgraf Española.

Una de las industrias que se instalaron a principios del siglo XX en el barrio de Huelin fue la conocida con el nombre de **Lapeira**, una revolución en el campo industrial y en el arquitectónico, por la avanzada técnica de sus productos fabriles y la originalidad y vanguardia de su edificio.

Sin embargo, antes de alojarse en este inmueble la fábrica había estado instalada en la calle de la Vendeja, nº 11 desde 1752. El primer miembro de esta familia de industriales, Juan Lapeira vino desde Bergerac, Francia, y se estableció en nuestra ciudad construyendo una extensa nave de tres pisos en la citada calle de la Vendeja —donde se encuentra actualmente un garaje—. También tenían un taller de hojalata y oficinas en la calle Martínez, sólo para recoger los encargos.

A principios del siglo XX, la sociedad estaba formada por dos hermanos: Nicolás y Adolfo. En 1917 decidieron separarse, y el primero que estaba casado con Catalina Picasso, hermana de la madre del pintor, se dedicó al cultivo, comercialización y exportación de la pasa en Campanillas; mientras el segundo, con sus hijos Adolfo, Antonio y José Lapeira Meliveo, decidieron instalar la nueva sede industrial en el barrio de Huelin, aprovechando que eran propietarios de un solar, desde 1912, que habían comprado a los Larios en el llamado jardín de Aclimatación.

El proceso de construcción del mencionado edificio, situado en la calle Góngora, fue el siguiente:

Expediente de construcción.

El 22 de enero de 1918, don Adolfo Lapeira como gerente de la Sociedad "A. Lapeira. Metalgraf Española", dirigía una instancia al alcalde solicitando permiso para construir un edificio en un solar de su propiedad, situado a espaldas del Asilo de las Hermanitas de los Pobres, lindando con la fábrica de harina de Simón Castel, con la carretera de Málaga a Cádiz y con la calle de Ayala, bajo la dirección técnica del arquitecto Ferando Guerrero Strachan, del cual adjutaba dos planos: de situación y de alzado. El maestro de obras sería don Enrique Baena Gómez.

La petición pasó a informe del arquitecto municipal, don Manuel Rivera Vera, quien, el 18 de febrero, remitió un escrito en el que decía que observaba las siguientes alineaciones: fachada a la Carretera de Cádiz a Málaga en prolongación de la fachada de la del Asilo a esta vía; y, finalmente, la fachada a la calle en proyecto —Góngora— correspondiente a la Sur del Asilo; paralela a ésta a quince metros de distancia, las ochavas trazadas normalmente a las bisectrices de los ángulos, tendrían dos metros y medio de longitud.

Después de la recomendaciones de rigor en este tipo de construcción, daba su aprobación al proyecto.

Con anterioridad el ingeniero don Eduardo Franquelo, a quien también se le había pedido informase, lo había hecho así el 1 de febrero, diciendo que no había ningún inconveniente en conceder el permiso de acuerdo con una serie de condiciones de las cuales destacamos las siguientes:

1º) El permiso se concederá salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros.

2º) La línea de fachada sería la recta determinada por la esquina del muro de cerca anejo al edificio de las Hermanitas de los Pobres y la esquina de la cerca de la fábrica de don Simón Castel.

3º) La rasante podría ser horizontal o paralela a la arista de la carretera, según conviniera, y a una altura mínima sobre ésta, igual a la que sobre la misma carretera tenía el pie del zócalo del muro de cerca de la fábrica en su intersección con el empedrado de la acera, en la esquina que se citó para la alineación.

La comisión de Obras Públicas el 18 de febrero, después de estudiar los dos informes anteriormente citados, y totalmente de acuerdo con ambos estudios técnicos, manifestó su conformidad con los mismos.

En la sesión de Cabildo de 22 de febrero de 1918 se aprobó el citado informe.

El 6 de mayo se expidió la licencia previo pago de derechos, los cuales ascendieron a la totalidad de 1.333.013 pts. (4).

Sin embargo, con independencia de estos actos administrativos encaminados a la obtención del permiso de apertura, hubo otro expediente iniciado el 7 de febrero por don Adolfo Lapeira Rodríguez con una instancia dirigida al alcalde, en la que decía que, como director gerente de "A. Lapeira. Metalgraf Española", sociedad constituida por escritura otorgada el 10 de enero de 1918 ante el notario don Juan Barroso Ledesma, solicitaba la autorización oportuna para cercar un trozo de terreno procedente del antiguo jardín de Aclimatación, sito en las inmediaciones de los Ferrocarriles Andaluces, que había adquirido la sociedad aludida de la denominada "Industria Malagueña", cerca que comprendería la parte de terreno existente entre el ramal de la vía de los Ferrocarriles Andaluces, que cruza al puerto por el camino de la carretera de Cádiz a Málaga, y la vía del tranvía del barrio de Huelin.

Se pidió informe al ingeniero municipal y al ingeniero de los Ferrocarriles Andaluces; ambos lo dieron dando su aprobación bajo las condiciones de seguridad acostumbradas.

El señor Lapeira, en vista de que no se resolvía su petición con la celeridad solicitada, volvía a hacer la misma petición el 13 de marzo. En la sesión de Cabildo de 7 de

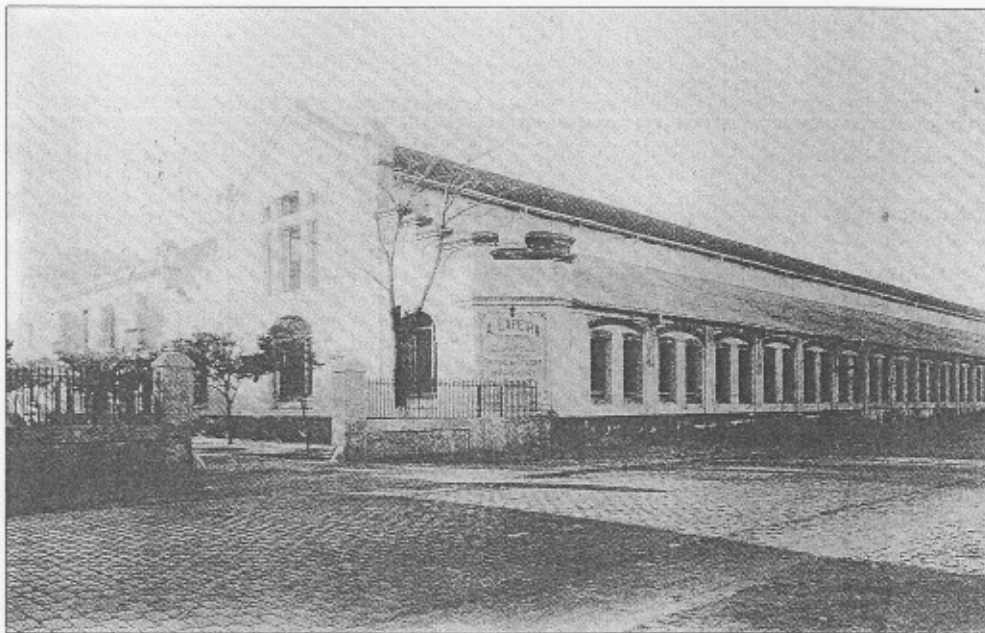
marzo se concedió la licencia, aunque todavía tardaría algunos días en comunicárselo al interesado (5).

Inauguración y desarrollo.

La fábrica fue inaugurada a mediados de 1918, como lo prueba una placa instalada en la puerta principal que daba acceso a la nave en la calle Góngora, señalando con ella hasta donde llegaron las aguas de la inundación que hubo en dicho año.

A la derecha de la entrada principal se encontraban las oficinas, y a la izquierda la vivienda del portero, y la escalera que daba acceso al primer piso donde estaba la vivienda del secretario del Consejo de Administración, don Antonio Lapeira Meliveo, ya que el director de la fábrica, su hermano Adolfo, no quería vivir allí; prefería, después de la jornada laboral diaria, desentenderse del negocio, y por ello vivía alejado de la nave industrial.

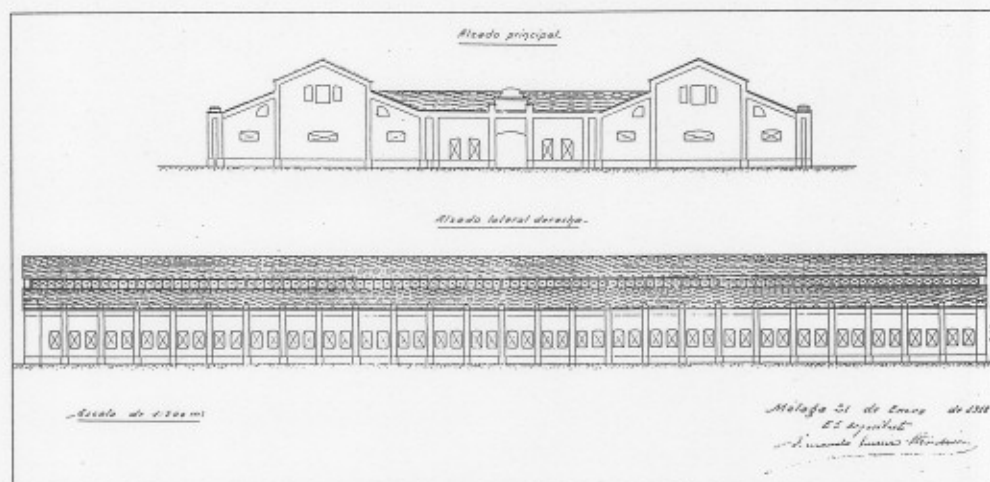
Desde su inauguración en 1918 y hasta su clausura en 1982, la calle Góngora —anterior Acequia de Labradores— fue propiedad particular de los propietarios de la fábrica; vemos en la fotografía de la fachada principal que adjuntamos, un muro con una cancela que protegía el acceso a dicha calle y a la fábrica. La puerta de la cancela que daba a la actual calle de Héroe de Sostoa estaba abierta, y la que daba a la calle de Ayala cerrada, con objeto de que no hubiese circulación y así no perder los derechos de propiedad de la mencionada calle.



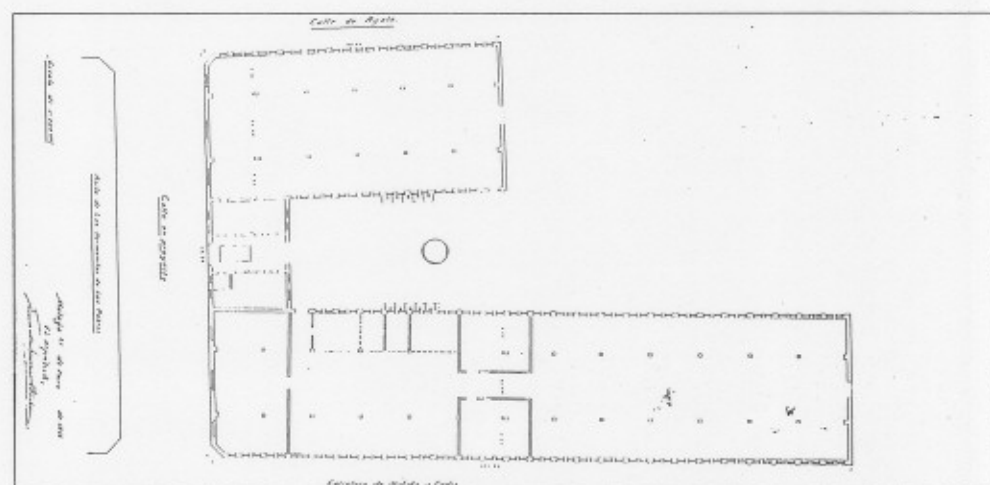
Fachadas principal y lateral derecha, en cuyo chaltan de unión se aprecia el mosaico anunciador de la fábrica.

Descripción de inmueble

Como ya hemos visto estaba ubicada en la calle Góngora pero sus fachadas laterales daban a dos calles, las actuales Héroe de Sostoa y de Ayala. Según el plano original que reproducimos, había un cuerpo central con la entrada principal seguido de un gran patio, a ambos lados de dicho cuerpo se desarrollaban dos grandes naves de diferente longitud apreciándose en la mayor de ella algunas dependencias. La más pequeña, como veremos más adelante, fue prolongada en 1946.



Planos de alzado de la fábrica Lapeira. Proyecto de Fernando Guerrero Estrachan, 1918.



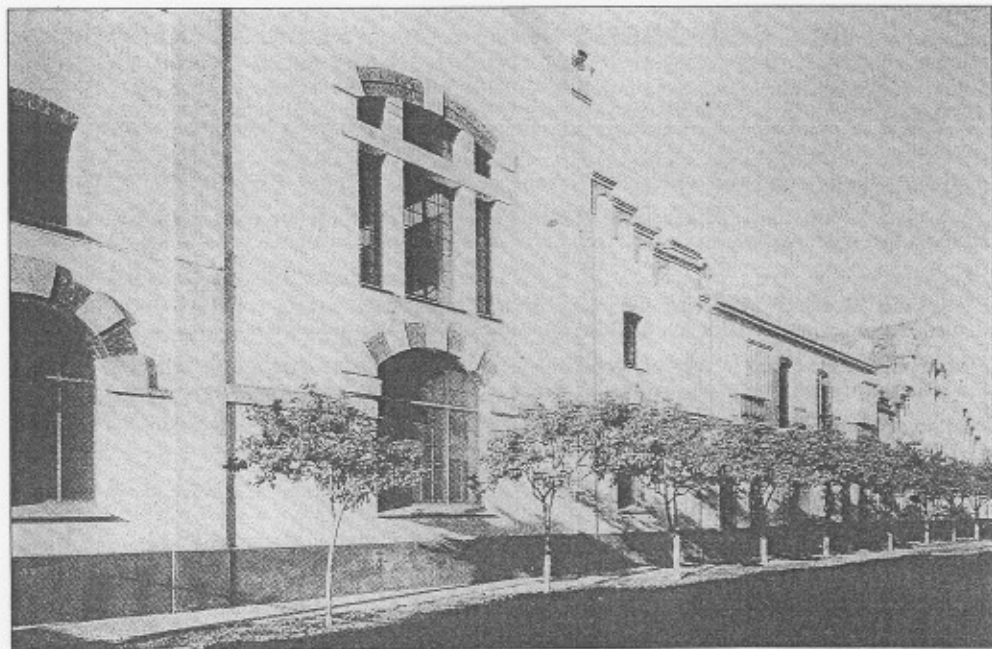
Plano de la planta de Lapeira, de F. Guerrero Strachan, 1918.

Era una fábrica concebida, como decíamos, mediante la articulación de naves, y carecía de la simplicidad decorativa habitual en estas edificaciones, que solían tener una gran sencillez espacial y ornamental.

Según los planos de planta y alzados del proyecto de Fernando Guerrero Strachan, la fachada principal, a la que luego fuera calle Góngora, presentaba tres cuerpos: el central, más bajo, y los de los extremos más elevados e iguales. Era una fachada simétrica.

Este proyecto originario fue alterado al efectuarse la reconstrucción, después de un incendio ocurrido en 1946, como podemos apreciar si nos fijamos en el edificio (sin tener en cuenta otras reformas posteriores), y observamos las fotografías que de su exterior disponemos (y reproducimos), gracias a la atención de don Adolfo Lapeira Valentín: una con la fachada principal; otra con la misma fachada y la lateral que da a la calle Héroe de Sostoa, y en cuya confluencia está el chaflán donde se había puesto un mosaico anuncio de la fábrica, según nos informa el mismo Sr. Lapeira.

En el cuerpo central se ha conservado su parte baja, con la puerta y dobles ventanales a los lados, si bien el arco de entrada es ahora de medio punto y no escarzano como estaba previsto; en la parte superior se ha construido una planta de vivienda, con balcones y cierros. Una cornisa la cierra por arriba y está flanqueada por dos pilastres de igual altura, que la sobrepasa, rematando en pináculos con arcos ciegos de medio punto.



Fachada principal de Lapeira.

Los cuerpos laterales son desiguales en su altura, siendo más elevado el de la izquierda, aunque siguen conservando una gran semejanza entre sí. Presentan una parte central más elevada que las laterales, reflejando en su exterior las tres naves en que cada una se prolonga interiormente. En ambos cuerpos, la vertiente a dos aguas del tejado se rompe en la confluencia de las naves laterales con la central, originando un desnivel a cada lado, en toda su longitud; creando un espacio vertical que es aprovechado para la iluminación, como puede advertirse en algunas fotografías del interior de la fábrica, en las que también podemos apreciar la estructura metálica que sirve de soporte a la techumbre, originariamente de uralita, según nos han dicho.

Con respecto a los vanos, han desaparecido aquellos que en el proyecto estaban colocados en el ángulo superior de cada una de las naves laterales, en su fachada principal, con forma de cuarto de círculo. En la parte alta de esas naves, en el cuerpo de la izquierda —más alto como ya se ha dicho—, hacia el centro de cada una de ellas, se han abierto sendos ventanales, con arcos escarzanos, contruidos con ladrillos. Estas mejoras o cambios no se han hecho en la de la derecha.

En la misma parte superior, el triple ventanal que aparecía en las naves centrales, se ha prolongado hacia abajo, agrandándose notablemente y colocándosele una viga, próxima al arco, a modo de tirante, que cruza en sentido horizontal las pilastras verticales que dividen el vano, al objeto de reforzarlo, y empotrando sus extremos en el muro, sin que por ello se haya depreciado, sino todo lo contrario, su valor estético, ganando asimismo en luminosidad interior.

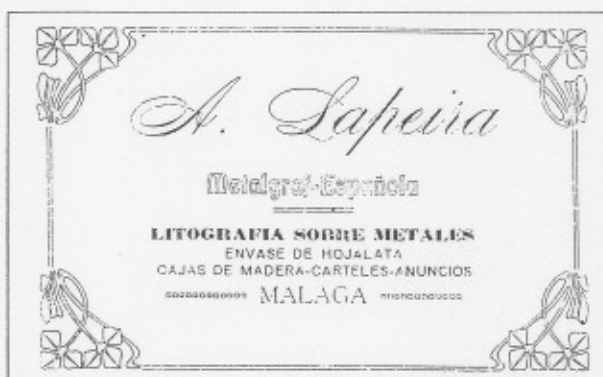
La cornisa, en las fachadas principales de dichas naves, desciende en su parte central, siguiendo las vertientes de las techumbres, hasta pináculos iguales a los ya descritos; luego en las laterales se quiebra, en porciones horizontales y escalonadas, correspondiéndose cada parte de ella con un arco ciego —cuatro en total, en cada una de las naves—, hechos de ladrillos —como sus cornisas—, que, a modo de jambas, se prolongan sólo por uno de sus lados sobre el paramento.

En la parte inferior, los proyectados ventanales de desarrollo horizontal, que se habían previsto para cada una de las naves, también se han agrandado hacia abajo —sin llegar al zócalo, como las que están debajo de la vivienda—, con arcos rebajados y de medio punto. Debemos hacer constar que estos arcos, como el de la puerta y los de los grandes ventanales superiores, alternan los ladrillos con tres o cinco dovelas —siempre en la clave y en los extremos, que suponemos artificiales y no de piedra—, mientras que los más pequeños, incluidos los de las fachadas laterales, son de ladrillo exclusivamente.

Las esquinas, donde la fachada principal se une con las laterales, se resuelven con un pequeño chaflán. A lo largo de estas fachadas se colocan una serie de ventanales, separados entre sí, y de dos en dos por pilastras más gruesas, que se prolongan hasta la cornisa; entre éstas y sobre cada par de ventanas, un arco de descarga cuya enjutas están adornadas con azulejos. Todos estos arcos son escarzanos y hechos de ladrillos. En la fachada lateral de la izquierda, a la calle Ayala, y hasta la mitad aproximada de la nave, se eleva una planta con idénticas características constructivas y decorativas.

Evolución y clausura

La fábrica, como ya hemos visto, se dedicaba a la elaboración de envases metá-



Anuncios publicados en 1919 y 1920 en la guía "Málaga en la Mano".



El patio situado entre ambas naves industriales medía 50 m²; en él se realizaban las operaciones de carga y descarga.

Las chapas metálicas, al principio, las traían de Inglaterra; después las enviaban de Altos Hornos de Vizcaya.

En estas chapas se litografiaban y troquelaban envases para aceites, chocolates, galletas, conservas de pescados, de carnes, hortalizas y legumbres.

Estos recipientes metálicos se introducían en cajas de maderas que al principio eran traídas de Galicia, pero pronto se utilizó la nave izquierda, que era la más pequeña, para fabricarlas. En esta nave estaba instalada una máquina especial, la cual a fuego grababa, en las cajas de madera, el nombre de las diferentes marcas malagueñas que las adquirían: para frutos secos, Gross, Bevan; vinos: López Hermanos, Larios, Reims, etc.

También fabricaban placas litografiadas y troqueladas para anuncios de cervezas, vinos, pasas, etc.

Para dar una idea de la importancia de esta industria diremos que en 1935 tenían 210 empleados dedicados a la fabricación de envases metálicos, y 50 en la nave que producía las cajas de madera.

licos litografiados y troquelados, recipientes de hojalata, cajas de madera, carteles y anuncios.

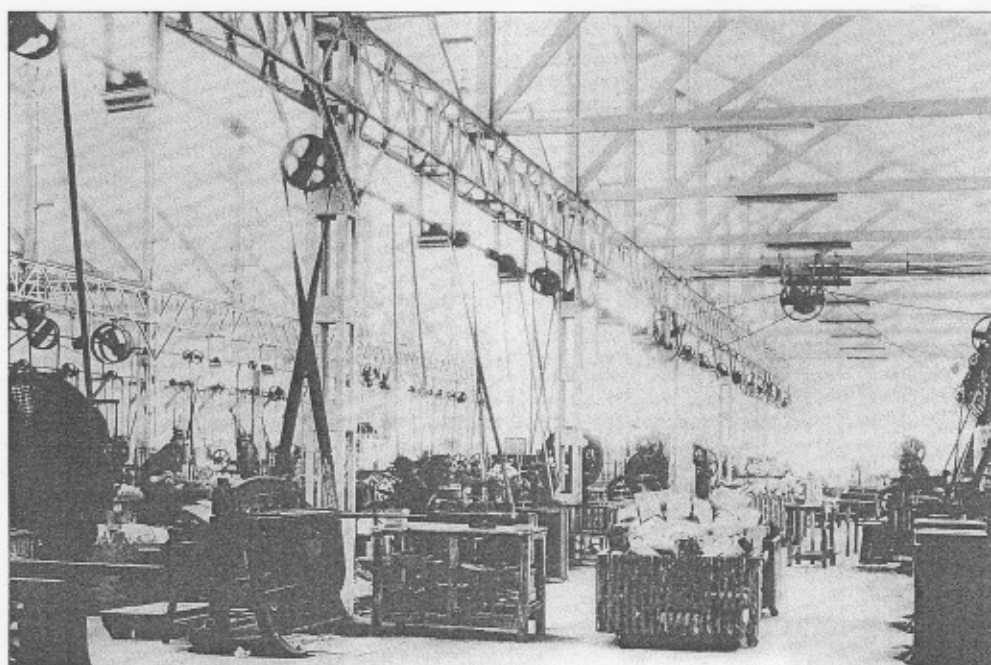
Su principal misión era proveer y suministrar cajas metálicas litografiadas a las marcas cuyos productos tenían que viajar al extranjero debidamente envasados y embalados: chocolates, frutos secos, vinos, carne membrillos, etc.

Fue la empresa más moderna de España, en su género, en esa época; al principio la maquinaria era nacional, pero a partir de los años sesenta se trajo de Italia otra maquinaria automática.

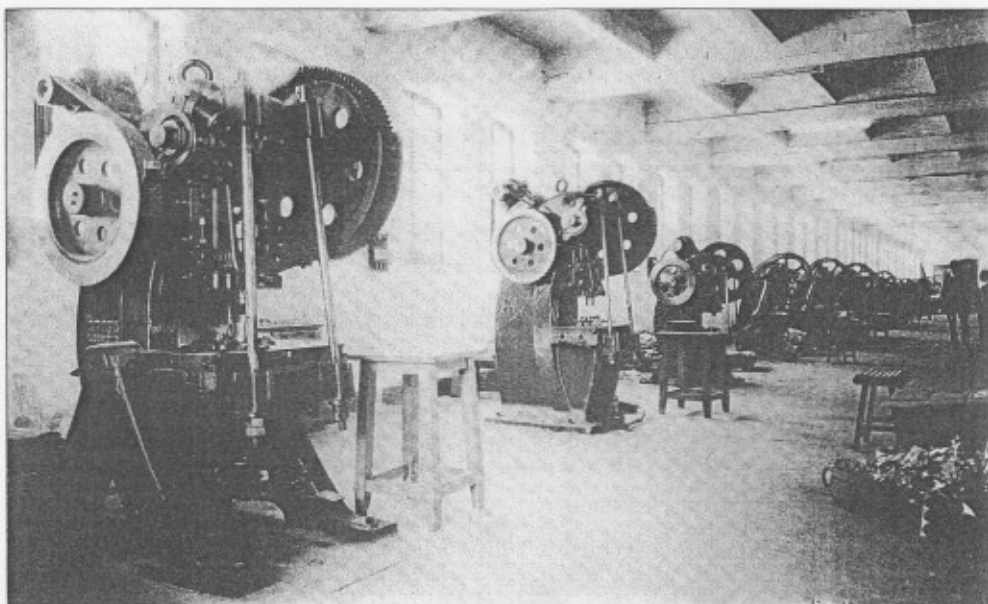
De las dos naves que tenía la fábrica, la de la derecha que medía 105 metros de largo, 25 de ancho, por 50 metros de altura, estaba dedicada a los envases metálicos, y la de la izquierda de 50 metros de largo a la elaboración de las cajas de maderas.



Interior de la nave derecha destinada a la fabricación de envases metálicos.



Lateral de la nave derecha donde se aprecia la maquinaria utilizada.



Una de las naves con instalación de nueva maquinaria.

Cuando se cerró la empresa en 1982 había unos 150 obreros trabajando en ella.

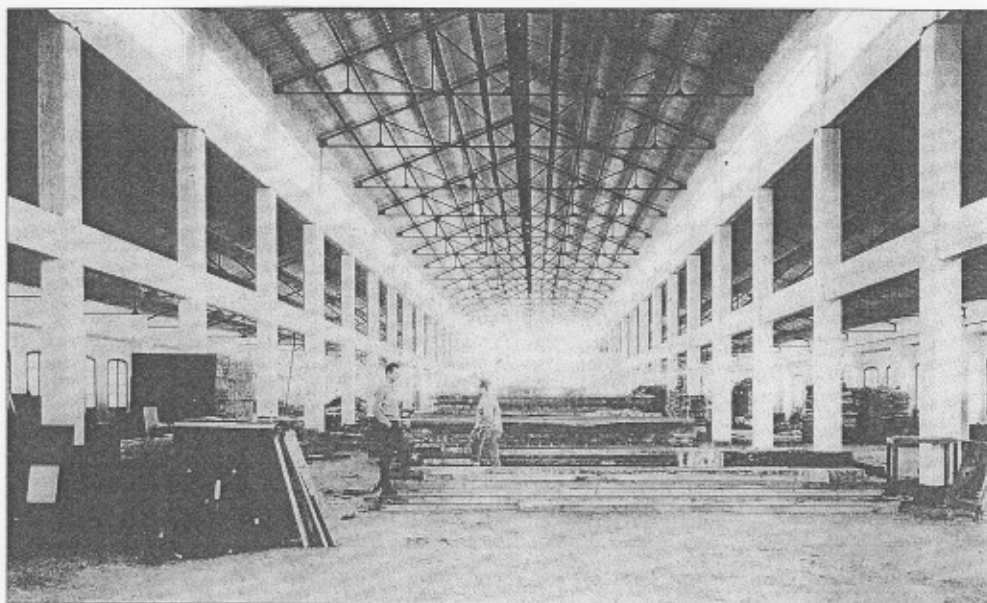
En 1946 se produjo un fuego en la nave izquierda, en la sección de embalaje de madera, quedando sólo los muros de cemento. Cuando se levantó de nuevo, se hizo de la misma longitud que la de la derecha, es decir, de 105 metros; y el techo de uralita se cambió en las dos naves, y se puso de mampostería, de cemento. El arquitecto que dirigió las obras de reconstrucción fue don Enrique Atencia.

En 1982 se clausuró la fábrica. El cierre lo propició, además de los altos niveles de impuestos de la Seguridad Social, las nuevas tecnologías que pusieron de moda los envases de plásticos, muchísimos más baratos, además, que los metálicos.

Al estar el edificio protegido artísticamente por ser su autor Fernando Guerrero Strachan, al venderlo, su comprador tenía que conservar su estructura y fachadas, y por tanto no podía ser utilizado para otra cosa que como nave industrial.

Así, fue adquirida y rehabilitada para centro comercial en 1987, albergando las instalaciones y servicios del supermercado Gaybo (6).

Sin embargo, actualmente se encuentra cerrado, y puesto nuevamente a la venta, sin que sepamos el destino que tendrá este edificio, pero creemos que tiene infinitas posibilidades de usos: exposiciones de maquinaria agrícola, de tipo fabril, alimenticias; trabajos de artesanía; productos propios de los distintos pueblos de la provincia; feria de muestras, museos, salas para diversos congresos... Es decir, antes de permanecer en el estado en que se encuentra, lo necesario y evidente es la conveniencia de su utilización para el fin que se estimara más idóneo.



Nave reconstruida después del incendio de 1946.

NOTAS

- (1) NADAL, Jordi.- "Orígenes de la industrialización en España: Málaga"; en *Boletín de Información Municipal*, nº 7, págs. 40-45; Málaga, 1970.
- (2) AGUADO SANTOS, Julia.- "Málaga en el comercio e industrialización"; en *Gibralfaro*, nº 26, págs. 33-67; Málaga, 1974.
- (3) SESMERO, Julián.- "El barrio de Huelin", en "SUR", 12-enero-1992.
- (4) A.M.M.- Legajo nº 1428/37.
- (5) A.M.M.- Legajo nº 1428/36.
- (6) Los datos de la historia de esta fábrica que no figuran en las notas tomadas de la documentación, nos han sido facilitadas por don Adolfo Lapeira Valentín.