

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

Resumen

El turismo industrial tiene en Málaga un activo todavía poco conocido y que puede contribuir al nuevo papel de la ciudad como receptora de un turismo diferente. Instalaciones fabriles, edificios, barrios obreros, y elementos relacionados con el transporte, han ido desapareciendo engullidos por el desarrollismo que se iniciara en los años sesenta del pasado siglo. Pero una actividad tan intensa y rentable en los siglos XIX y XX han dejado huellas en la ciudad y en su entorno que es el que tratamos de revitalizar y dar a conocer al local y al visitante con el planteamiento de las "Rutas del Patrimonio Industrial de Málaga". Una apuesta que la Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga ha considerado como prioritaria.

Palabras clave: turismo industrial, rutas, asociación, patrimonio industrial, espacio industrial, cinturón industrial, barrios obreros, actividad comercial exportadora, agricultura especulativa, alto comercio marítimo.

Abstract

The industrial tourism in Malaga presents an attractive but not well-known role. It could play an important role in Malaga's tourism, as a recipient of a new and different way of tourism.

Factories, buildings, working-class neighbourhoods or elements related to transport have disappeared, due to the expansion of the city which started in the 60s.

Such an intense and profitable activity in the previous XIX and XX century, left a trace in the city: the one we try to revitalise and show our tourists with the "Rutas del Patrimonio Industrial de Málaga", one of the priorities of the "Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial de Málaga".

Key words: Industrial tourism, route, organisation/association, patrimony, industrial belt, working-class neighbourhood, export, speculative agriculture, high maritime trade

1º El perfil de la ciudad en tres momentos distintos: de paisaje industrial a paisaje terciario residencial.

Las transformaciones industriales del siglo XIX fueron acompañadas de profundos cambios urbanísticos en las ciudades. Las necesidades de las nuevas actividades económicas, el aumento de la población y los intereses de la alta burguesía, modificaron de manera planificada o anárquica, según los casos, el tejido urbano de las ciudades industriales. De este modo Málaga creció, se articuló en torno a la actividad fabril y portuaria y se plegó en gran medida a los intereses económicos y sociales de la "nueva burguesía comercial y exportadora".

Lentamente la ciudad conventual fue dando paso a una nueva ciudad burguesa industrial. El crecimiento de la ciudad de Málaga en el siglo XIX se debe en gran medida a la creación de suelo industrial. La localización de los propios establecimientos fabriles de aquella centuria viene determinada por las características tecnológicas de la "primera revolución industrial": disponibilidad de gran cantidad de suelo, cercanía a la playa (eliminación de residuos que iban a parar al mar, posibilidad de construir embarcaderos...) proximidad al puerto y al ferrocarril de la ciudad; relativo alejamiento del núcleo urbano, a tenor de las actividades desarrolladas, más o menos peligrosas, y, al mismo tiempo, cierta proximidad a él, lo que favorecía el acceso de los obreros a los centros de trabajo...

Las primeras implantaciones fabriles de Málaga configuraron el Sector Occidental de la ciudad, generando varias bandas paralelas a la línea de playa en donde se instalaron los grandes centros fabriles de la tradicional industria pesada. Desde que se levanta en 1833 en las playas de San Andrés el complejo siderúrgico de M. A. Heredia el núcleo inicial no deja de crecer, hasta llegar a los años setenta del siglo veinte a ocupar una superficie de más de 300 has. sin solución de continuidad¹.

El aspecto del paisaje de la ciudad malagueña daba un perfil característico de ciudad que poco tenía que ver con las de su entorno. En 1849 el clérigo inglés T. Debary nos hace este retrato de ella²:

"... un extranjero que desee familiarizarse con estas tierras, notará seguramente, cuando llegue a Málaga, que ha dejado atrás la nación española. En Málaga encontrará comparativamente, poco de las costumbres de Andalucía; verá más de una alta chimenea de rojos ladrillos, importación no muy poética de la

1. CABALLERO MONROS, E. y ÁLVAREZ DE TOLEDO, R: *Plan General de Ordenación urbana al este del Guadalhorce*, Málaga, 1971

2. CANALES, A, "La Málaga de 1849 vista por un clérigo inglés". *Rev. Gibralfaro*, 21. Málaga, 1969



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

● ANTONIO SANTIAGO RAMOS

laboriosa Inglaterra; si es inglés, oirá con frecuencia hablar su propia lengua, y no sólo en labios de ingleses, sino también de españoles; percibirá en suma, que el progreso ha puesto realmente pie en las orillas de España”.

A principios de los años sesenta del siglo XX el paisaje industrial malagueño se mantenía en gran medida con el perfil de las chimeneas en la zona occidental, como se ve en las fotografías de la época, y con grandes superficies ocupadas por centros fabriles en funcionamiento pero sobre todo cerradas y abandonadas. Quedaban pocas de las grandes empresas malagueñas aunque subsistían muchas de mediano y pequeño tamaño que aún mantenían la actividad fabril.

En las últimas décadas del pasado siglo, el paisaje industrial ha sido desplazado del tejido urbano local y Málaga ha desarrollado un nuevo espacio urbano residencial y turístico. De aquel paisaje industrial, Málaga ha mantenido en pie escasos testigos: algunas chimeneas industriales³, escasos edificios fabriles, aunque desempeñando otras funciones principalmente terciarias, elementos de transporte, viviendas de obreros y zonas residenciales burguesas, así como elementos muebles que forman parte del paisaje urbano, aunque en general se encuentran en mal estado. Escasos edificios han sido restaurados y menos aún han sido reutilizados.

Las distintas Rutas que se plantean en la ciudad de Málaga, van a descubrirnos a propios y a extraños, que nuestra ciudad alberga un volumen importante de edificios y actuaciones pertenecientes a esos ciento cincuenta años de progreso industrial que registró nuestra ciudad. Pretendemos sacarlos de ese letargo del tiempo, al objeto de que nos ayuden a interpretar las claves de la ciudad malagueña.

2º La organización del espacio industrial en Málaga.

Al compás del intenso proceso industrializador malagueño registrado desde fechas tempranas del siglo XIX, nuestra ciudad crece, se articula en torno a la actividad fabril y portuaria y, en gran medida, se pliega a los intereses económicos y sociales de la nueva burguesía mercantil y emprendedora⁴. Esta nueva ciudad, organiza su territorio industrial en torno a distintas áreas industriales que conforman los “cinturones industriales malagueños”⁵.

3. DÍAZ PARDO, J.I. *Inventario-estudio de los restos de las Instalaciones Industriales en el Término municipal de Málaga*. Memoria de 1998. Excmo. Ayuntamiento de Málaga

4. GARCÍA MONTORO, C. *El mundo de los negocios en Málaga. Siglo XIX*. Universidad de Málaga, 2011, Málaga

5. LÓPEZ CANO, D. y SANTIAGO RAMOS, A: “Industrialización/desindustrialización malagueña en los siglos XIX y XX: una nueva aproximación”. *Revista de Estudios Geográficos*, CSIC, LIII, 207. Madrid, 1992

Podemos concluir, como consecuencia de las sucesivas implantaciones fabriles que se suceden a lo largo de los siglos XIX y XX, que el espacio industrial malagueño se estructuraba en cuatro grandes áreas⁶:

- El sector occidental, que se extendía desde la desembocadura del río Gualdamedina y los aledaños del Perchel hacia poniente, organizado a su vez, en varios cinturones, más o menos paralelos entre sí. El centro neurálgico de este área se desarrolla en los alrededores de la Estación de Ferrocarril y áreas de influencia; calles La Hoz - Ayala y su prolongación por calle Salitre; Héroe de Sostoa y calle Cuarteles; Paseo de los Tilos y calle La Unión.
- En la parte oriental de la ciudad, la Malagueta, además de encontrarse algún que otro establecimiento industrial, desde fechas muy tempranas, se consolida en la zona, en torno al Paseo de Reding, el área residencial burguesa de la ciudad: casas-villas y residencias que disfrutaban cerca de la línea de costa de un atractivo especial y que separan a la propia zona del trepidante mundo comercial y fabril de la ciudad malacitana.
- La periferia norte, en ambas márgenes del río de la ciudad, consolida un núcleo industrial con entidad suficiente como para darle la categoría de “cinturón industrial”. En esta zona se suceden industrias de mediano y pequeño tamaño centradas en las actividades bodegueras y curtidurías, carpinterías, tintorerías, imprentas, fabricación de cerámicas... consolidándose los barrios obreros de La Goleta, El Molinillo y Segalerva.
- Los Montes de Málaga, una extensa zona agrícola al norte y colindante con los límites de otros municipios de la provincia, especializada en una agricultura de “productos de la tierra”: uvas, higos, almendra, pasas y un largo etcétera, que debido a su gran calidad, conquistarán los mercados más exigentes. Estas exportaciones constituían desde finales del siglo XVIII, la actividad base de una próspera agricultura comercial y especulativa que fraguó en varias décadas el “alto comercio marítimo”, generando importantes capitales que pronto se interesaron por invertir en los sectores industriales en nuestra ciudad y alrededores.

El Centro de la ciudad se consolida como “la gran oficina de la industria malagueña”, aquí se instalarán las compañías de seguros marítimos, las oficinas de los establecimientos comerciales y las delegaciones y representaciones, tanto nacionales como extranjeras, de todo el tejido industrial de la ciudad. A ello, hay que añadir los numerosos establecimientos artesanales y fabriles -aunque de pequeño tamaño- que funcionaban a pleno rendimiento:

6. SANTIAGO RAMOS, A. BONILLA ESTÉBANEZ, I. y GUZMÁN VALDIVIA, A. *Cien años de historia de las fábricas malagueñas (1830 - 1930)*. Libros con Acento Andaluz. Málaga



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

heladerías, fabricación de bombones y chocolates, imprentas, zapaterías, tintorerías, pequeños talleres de marroquinería, sastrerías, etc. configurando, en suma, una ciudad dinámica y cosmopolita, abierta y receptiva a los adelantos y al progreso⁷.

3º Itinerarios por la Málaga industrial siglos XIX y XX.

3.1.- Itinerario Nº 1: Zona obrera (Oeste de la ciudad)

El primer cinturón industrial se consolida en torno a la línea de playa del sector occidental y las inmediatas líneas paralelas de las calles La Hoz y Ayala. Esta zona acogerá en los inicios de la industrialización malagueña, la inmensa mayoría de los grandes centros fabriles malagueños: Altos Hornos de Málaga (1833) que se levantan en las playas de San Andrés y en la siguiente década en el mismo recinto industrial de los altos hornos, se instala la primera fábrica de ácido sulfúrico y sosa artificial de Málaga. Años más tarde se instalará la fundición de Ruperto Heaton y Bradbury "La Esperanza", y alguna empresa química. Ya en el siglo XX destaca la Compañía Minero-metalúrgica del plomo "Los Guindos" (1920) y el gran complejo industrial de abonos y fertilizantes, Unión Española de Explosivos, Cross y San Carlos. Al final de esta primera línea, ya fuera de Ruta, tenemos la Central Térmica "La Misericordia que entró en funcionamiento en 1959, y coetánea a ésta la Central "Cooperativa Lechera Malagueña" (COLEMA). Algo más alejada se encontraba la Azucarera Hispania (1932) instalada a los pies mismos de la Vega de Málaga, de donde recibía tanto la caña de azúcar como la remolacha azucarera.

Paralela a la primera línea de playa, y sin solución de continuidad, numerosos y variados establecimientos fabriles configuran una densa y heterogénea área en la que sobresalen la textil Industria Malagueña (1846), la azucarera "San Guillermo" de Huelin (1870) que daría origen al barrio obrero que lleva su nombre y, ya en el siglo S XX, la factoría de Tabacalera (1927) y el barrio obrero de Torres de la Serna. La necesidad de mano de obra en la zona hace que se construyan en este sector distintos barrios obreros: El Bulto (1861), La Isla y La Pelusa (1861), entre otros.

Paralela a esta primera línea y teniendo como centro neurálgico de co-

municaciones la Estación del Ferrocarril (1862) destacan radialmente: calle Héroe de Sostoa y Salitre, el Paseo de Los Tilos y La Unión y Arroyo del Cuarto y alrededores. En ellas se asientan distintos establecimiento industriales de mediano tamaño pero de gran actividad industrial. Conviven las viviendas de corralones y los talleres y locales desempeñando las tareas más variadas: estamos ante el "tejido industrial de la ciudad" que crece a la sombra del arrastre que produce la gran industria. Destacamos las fundiciones metalúrgicas como la de Tomás Trigueros (1840) en Plaza de Toros Vieja, Cayetano Ramírez y Pedrosa (1917) en Calle Ferrocarril, e incluso una fundición de hierro y bronce instalada en el interior del recinto del exconvento del Carmen. La fábrica para el alumbrado de gas (1854), la fábrica textil "La Aurora" (1856), de la familia Larios. Desde principios de siglo XX se produce otra oleada de asentamientos industriales centrados en algunas actividades concretas: aceiteras (Moro, Minerva, Olivarera del Mediterráneo), harineras: de Simón Castel, La Malacitana y de Briales hermanos, fábricas de óxidos rojos: "La Victoria" y la "Compañía de Colores Minerales", la fábrica de envases metálicos de Lapeira (1918), y la fábrica de vidrios de Julián Serrano Ruiz (1920), domiciliada en calle Bécquer o la Olivarera Peninsular (1923) domiciliada en Calle Velasco 10, en pleno barrio obrero de La Isla. Las instalaciones industriales y las necesidades de viviendas y equipamientos sociales, van conformando un sector de la ciudad que pronto se verá comunicado con vías de ferrocarril desde el propio centro de la Estación con ramales hacia la gran mayoría de las fábricas de la zona y en comunicación directa con el puerto de la ciudad. Estos establecimientos producían, cuando menos, para una clientela provincial, la mayoría de las veces de carácter regional e, incluso, para fuera de Andalucía. Tanto en los Catálogos como en los Inventarios de las fábricas descritas, es bastante común encontrar correspondencia con clientela interprovincial o bien, trabajar para las "grandes casas" desde donde se exportaba a otros países la fabricación realizada.

Todo este entramado de instalaciones industriales y barrios obreros, quedó puesto en entredicho a partir de 1959. Tras años en los que se arrastraba un languidecimiento palpable en la mayoría de los establecimientos, cuando no su cierre definitivo, y en los inicios del boom de la Costa del Sol, Málaga registra paulatinamente un cambio de modelo productivo orientado esta vez hacia el sector servicios.

La Costa del Sol, reclamo de sol y playa en toda Europa, no puede mantener una ciudad en permanente desorden en donde la primera línea de playa es "una enorme cantera de ruina y abandono de establecimientos industriales". Así, bajo la idea teórica de organización del espacio urbano,

7. La Historia Industrial de Málaga está siendo objeto de estudios y análisis, por parte de distintos Departamentos de la Universidad de Málaga, desde hace varias décadas. Afortunadamente, las distintas publicaciones científicas aparecidas en este tiempo en revistas especializadas y ediciones de la propia Universidad, añaden luz a una etapa poco conocida de nuestra historia más reciente. Autores como Parejo Barranco, A., García Montoro, C., Rodríguez Marín, F., Ramos Palomo, M.D., Fernández Paradas, M., y otros, vienen desarrollando una labor rigurosa y de divulgación que ayuda a entender la Historia Industrial de Málaga de los últimos doscientos años



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

en el que cada zona ha de tener una especialización dentro de la ciudad, se separa radicalmente la zona residencial y de vivienda, de la zona productiva e industrial. Se crean los Polígonos industriales y los grandes solares de las industrias del pasado, se convierten en un reclamo apetitoso para desarrollar edificios de viviendas en donde alojar a la gran masa laboral que salta desde las zonas rurales a los grandes núcleos urbanos. Esta vez, la zona oeste de la ciudad se convirtió en el gran barrio obrero de la “Costa del Sol”

Su fuerte desarrollo urbano desplazó a la ciudad decimonónica y los grandes y medianos establecimientos fueron poco a poco ocupados por barrios de viviendas obreras: camareros, porteros, empleados del sector servicios de la nueva economía de servicios y del ocio que perdura hasta hoy.

Históricamente, la puerta natural de entrada y salida de toda esta producción industrial y actividad comercial-exportadora, se hace a través del Puerto de la ciudad. Aunque actualmente muy remodelada y diferente, todavía mantiene en su recinto edificios y testigos que hablan de ese desarrollo comercial y exportador que caracterizó a nuestra ciudad durante los siglos XIX y XX (8). Resulta por tanto necesario, partir en nuestros Itinerarios desde este punto para realizar las visitas. Distinto es el desarrollo de la Ruta IV pues para su realización debemos de ir hasta los Montes de Málaga, al norte del municipio.

Los elementos que se han incorporado a cada una de las Rutas son los elementos que quedan de ese esplendor industrial malagueño. La mayoría de ellos sufren un abandono y olvido por parte de las autoridades e instituciones públicas o privadas actuales. En casos concretos, estos elementos forman hoy parte de la vida social de la ciudad. En otros casos, la mayoría, están en avanzado estado de ruina. Sin embargo, en su conjunto nos hablan de una etapa gloriosa de nuestro pasado reciente. Una etapa de más de ciento cincuenta años de historia que se hace necesario conocer para poder entender la dinámica urbana de nuestra ciudad del siglo XXI.

POR LA MÁLAGA INDUSTRIAL SIGLOS XIX Y XX ITINERARIO No 1: Zona obrera (Oeste de la ciudad)

Introducción

Málaga juega un papel importante en el proceso industrial de nuestro país, al menos en su arranque y en su desarrollo hasta las primeras décadas del siglo XX.

El proceso de industrialización malagueño se enmarca en un contexto caracterizado por el desarrollo del comercio de exportación, estrechamente ligado a una agricultura especulativa, que originan la disponibilidad de capitales y la existencia de una burguesía dinámica muy receptiva a las

innovaciones tecnológicas que llegaban del exterior.

Los procesos de modernización afectan a prácticamente todos los sectores de la industria aunque no se transformaron tecnológicamente al mismo ritmo ni tuvieron las mismas pautas de organización empresarial. Sin embargo resulta interesante el que fueran precisamente los sectores clásicos que significaron el desarrollo inicial y la modernización rápida en la primera revolución industrial inglesa, los que también hicieron de locomotora del desarrollo en Málaga: la siderurgia y la industria textil algodonera.

Tras la Guerra de la Independencia, el puerto de Málaga se convierte en la puerta de entrada y salida de la ciudad desde los inicios del desarrollo industrial malagueño, liderado por empresarios como Heredia, Larios y Loring. La actividad exportadora se fue multiplicando y centenares de navas arribaban al puerto a lo largo de la primera mitad del siglo XIX. Desde mediados de esa centuria la intensa producción industrial y la actividad agroalimentaria estimularon y acentuaron el tradicional tráfico portuario de la capital malagueña. En la época de la “vendeja”, al final del verano y durante el otoño, el movimiento de los muelles era extraordinario como lo atestigua Pascual Madoz⁸:

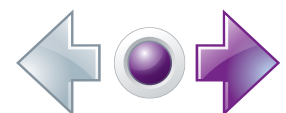
“apiladas cajas de pasas, rodantes pipas de vino e infinidad de otros objetos que se cargan y descargan, y con la variada mezcla de extranjeros de todos los países hablando todas las lenguas y exhibiendo nuevas costumbres”.

Vinos, aguardientes, pasas y uvas, aceite de oliva, limones y naranjas, higos, almendras, ciruelas, batatas, garbanzos, esparto, fideos, anchoas, esencias, hierro y plomo, tejidos de algodón y lana, cuero, jabón, ladrillos, loza, papel, pinturas y abanicos, entre otros géneros producidos en la capital y en la provincia, constituían la base de la exportación a través del puerto de la ciudad.

Después del Plan Especial del Puerto de Málaga, que desde 1998⁹ ha cambiado la faz del mismo, éste sigue siendo un puerto comercial, de pasajeros, de cruceros, deportivo y pesquero. Sin embargo, en esta remodelación se perdieron algunos elementos característicos del paisaje portuario malagueño como los astilleros o el propio Silo del Puerto.

8. MADOZ, P. *Diccionario Geográfico-Estadístico-histórico de España y sus provincias de ultramar*. Madrid, 1845-1850. (Edición facsimil de la obra original, Valladolid: Ámbito, 1986)

9. http://www.omau-malaga.com/subidas/archivos/arc_2876.pdf Para entender la dinámica actual del Puerto de Málaga y las distintas actuaciones urbanas que se han llevado a cabo en las últimas décadas, remitimos a esta dirección: “El Plan Especial del Puerto. Breve historia de un largo proceso”, visitando esta página web



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

Siguen existiendo en el puerto otros elementos tradicionales que nos recuerdan su época pasada, sobre todo de los momentos en que Málaga destacaba por su producción industrial:

- La Sede de la Junta de Obras del Puerto se construyó en 1932-35 por el ingeniero Manuel Aceña González y “pertenece a la última ampliación que registra el recinto portuario. El papel del propio edificio viene a confirmar la nueva modernidad del recinto y de la nueva actividad portuaria, que otra vez se ve incrementada, por estas fechas, con los viajes transatlánticos”.
- El Puerto de Málaga conserva una serie de norays para amarrar el atraque de los barcos. Existen norays de diversas firmas malagueñas dedicadas a la fundición y fabricación de equipamientos y elementos tecnológicos de finales del siglo XIX y primera mitad del XX. Entre otros destacan los contruidos por La Constancia, La Metalúrgica de Málaga y la VERS S. A.
- Detrás del edificio de la estación de suburbanos hay una fuente metálica, donada por la viuda de Juan Clemens, conocido empresario dedicado a la exportación de vinos y la fabricación del crémor tártaro, utilizado para la rectificación de los vinos y eliminación de los posos.

ITINERARIOS DE LA RUTA:

1. Antigua estación de la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga.

Situada delante del Puerto en plaza de la Marina / Avda. Manuel Agustín Heredia, se construyó en 1911 por los arquitectos Enrique Verdú y Leopoldo Werner. En 1995-96 se restauró por Juan Pablo Gómez de la Fuente. Se trata de un edificio ecléctico de inspiración neoclásica, como muestran las columnas dóricas sobre pedestales de la fachada principal semicircular. (foto nº 1)

Desde esta estación se daba cobertura a la red de los ferrocarriles suburbanos de Málaga que unían a la capital con Coín, Ventas de Zafarraya a través de Vélez-Málaga, y con Fuengirola. Todas las líneas que partían de aquí fueron clausuradas en la década de los sesenta del pasado siglo. Actualmente tras su restauración, es un edificio de oficinas y servicios de 800 metros cuadrados, que alberga la sede del Instituto de Estudios Portuarios.

2. Estatua de Manuel Agustín Heredia.

Situada en una Glorieta de la Alameda de Colón, frente al Puerto. Se construyó en 1850-55 por el escultor José de Vilches. Se trata de una escultura sedente donde el industrial aparece al modo de un patricio romano en posición solemne. El efecto envolvente de la capa contribuye a dar esta representación senatorial que quiere enlazar con la Antigüedad. Los relie-



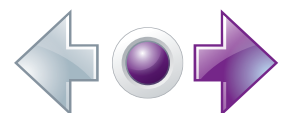
1. Estación suburbanos del puerto.

ves del basamento representan las actividades industriales y comerciales del personaje. Se expresan en un estilo clásico lleno de lirismo gracias al tratamiento sensual de los desnudos. En uno de los plafones laterales se representa la Industria, el Progreso y el Trabajo. Hércules y Vulcano aparecen rodeados de referencias a los avances de la época como los útiles de la fundición y la forja.

Manuel Agustín Heredia (1786-1846) es el personaje clave en la historia del proceso de industrialización de Málaga. Participó en todos los proyectos empresariales de la primera mitad del siglo XIX. Fue máximo representante del alto comercio marítimo malagueño. También fue gran bodeguero y primer fabricante de jabón en España. Fue así mismo el máximo responsable del desarrollo siderúrgico de la provincia y primer productor de hierros del país. Además fue pionero de la moderna industria química española.

3. Antigua Grúa del Puerto de Málaga.

Desde la Avenida Manuel Agustín Heredia es posible ver la antigua grúa, que pertenece a una serie de 8 unidades, fabricadas por Talleres E. Gasset de Madrid, que en 1918 fueron colocadas en los muelles 1 y 4 del Puerto malagueño. Disponían de 2 capacidades de trabajo: por una parte con un radio de 18 metros, tenían una capacidad de 2,3 toneladas de peso, y por



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

● ANTONIO SANTIAGO RAMOS

otra parte, con un radio de 6 metros, alcanzaban una capacidad de trabajo de 4,6 toneladas.

En los años 80 quedaron obsoletas frente a nuevos mecanismos de carga que permitían operar con un mayor volumen de mercancías en menos tiempo. Sin embargo la grúa denominada D-8 permaneció todos estos años en el muelle 4 hasta marzo de 2008, fecha en que se trasladó a la entrada principal del Puerto y después a su ubicación actual delante de la zona de Pescadería, donde permanece como elemento decorativo dentro del recinto portuario.

4. Depósito o “torre de agua” localizada en el interior del recinto portuario.

Una línea de ferrocarril atravesaba el Puerto como infraestructura que facilitaba la exportación de los productos malagueños. Como apoyo a las locomotoras de vapor se edificaron una serie de torres-depósito para almacenar agua necesaria para las calderas del ferrocarril, que se levantaron aproximadamente en los años 40. (foto nº 2).



2. Depósito o torre de agua. Puerto de Málaga.

De las 3 existentes, la situada en la esquina de los muelles 1 y 2 desapareció hace unos años junto con el grandioso silo del Puerto. Queda una, próxima al muelle de Pescadería, y otra en la acera del Muelle de Heredia, tras la verja del Puerto, que es la que se pretende derribar ahora, según el plan urbanístico de la Autoridad Portuaria, que ya ha significado la demolición del

Aula del Mar y varias dependencias de Aduanas y de la Guardia Civil.

5. Puente del ferrocarril sobre el río Guadalmedina.

Es un puente de hierro situado en la desembocadura del río Guadalmedina, construido a finales del siglo XIX en la fábrica de construcción de máquinas de Tomás Trigueros de Málaga.

Comunica directamente la estación del ferrocarril con el puerto de Málaga. Las industrias más importantes de la zona oeste de la ciudad, también disponían de acceso a la vía férrea y utilizaban dicho puente para el transporte y recepción de mercancías.

Es del tipo denominado Linville de 74 m. de longitud, que utiliza vigas de cajón y los remaches como sistema constructivo. Desde sus orígenes dispone de doble vía, una de ellas actualmente fuera de servicio al utilizarse como soporte para tuberías de agua.

Se encuentra en mal estado. Gran parte de su estructura está muy oxidada y se han desprendido algunos de sus elementos constructivos auxiliares, como tramos de la baranda, por lo que se hace muy peligroso su recorrido. (foto nº 3).



3. Puente de hierro sobre el Guadalmedina.

6. Chimenea de la Aceitera Larios.

Situada en calle Constanza, se construyó en los años treinta del siglo XX y su altura es de 19 m. En las antiguas bodegas de Jiménez y Lamothe, se instaló a partir de 1918 esta fábrica de refino y exportación de aceite de oliva promovida por la sociedad Larios-Crooke. Entre sus marcas comercia-

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

lizadas destaca la denominada “El Sol de Andalucía”. En la década de los treinta del siglo XX la fábrica fue adaptada también para producir jabón. En esos momentos necesitó de un generador de vapor por lo que se construyó la chimenea.

Cesó su actividad en 1976. En 1997 y tras años en estado ruinoso de todo el recinto, fueron demolidos los últimos restos fabriles para dar paso a la construcción de viviendas. En esa intervención se llegó a respetar y conservar la chimenea. Mantiene un grado de protección integral y su estado de conservación es bueno.

Tiene una placa explicativa elaborada por la Asociación en Defensa de las Chimeneas de Málaga.

7. Chimenea del antiguo convento de San Andrés.

Situada en calles La Serna-Eslava, junto al nuevo mercado del Carmen, fue construida en la segunda mitad del siglo XIX. Tiene poco más de 17 metros y está realizada en ladrillo macizo tomado con mortero de cal. Es de sección cuadrada.

Tras la desamortización de 1836, el convento de San Andrés quedó hecho un solar junto a la Iglesia del Carmen sobre el cual se instalaron diversas fábricas, almacenes y viviendas. No hay certeza absoluta del uso que tuvo esta chimenea. El plano de Málaga de Joaquín Pérez de Rozas de 1863, nos indica que el solar donde se ubicaba era propiedad de Juan Clemens, uno de los más importantes productores y exportadores de vinos de la ciudad, por lo que se piensa, que entre las posibles funciones que tuvo fue la elaboración del crémor tártaro, que a veces exigía su calcinación y se usaba en la elaboración del vino de Málaga.

Hay quien afirma que en los últimos tiempos, mitad del siglo XIX, perteneció a una pequeña fundición, que terminó especializándose en la elaboración de envases para conservas de pescado.

La aplicación de un PERI en la zona dio lugar a la demolición de las ruinas que le rodeaban. La chimenea, una vez restaurada, ha sido trasladada en el 2009, unas decenas de metros hacia el oeste de la parcela.

8. Estación de ferrocarriles de Málaga, “María Zambrano”.

Situada en la Explanada de la Estación, se inauguró en 1862. Recientemente se ha realizado una restauración por la empresa Ferrovial.

La Estación de ferrocarriles de Málaga fue construida por la oligarquía económica malagueña en un intento para traer carbón del Valle de los Pedroches (Córdoba) con el que alimentar los altos hornos locales. Fue la Sociedad del Ferrocarril de Málaga a Córdoba la que decidió su explotación

y construcción. La Sociedad estaba encabezada por Jorge Enrique Loring y Oyarzábal, Martín Larios (Marqués de Larios) y Tomás Heredia Livermoore, hijo del industrial Manuel Agustín Heredia.

De ese periodo se conservan los torreones históricos ubicados junto a la fachada principal, que están protegidos como edificios históricos y catalogados como Bienes de Interés Cultural (BIC).

La marquesina de la época, realizada en hierro fundido, ha desaparecido en la última rehabilitación del conjunto. Todo ello a pesar de que por Resolución de 15 de marzo de 2005 de la Dirección General de Bienes Culturales, se resolvía inscribir, con carácter genérico, en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, la antigua Estación de Ferrocarriles de Málaga.

La estación actual en su conjunto, es fruto de las obras llevadas a cabo entre 2005 y 2007 para poner en marcha una línea de alta velocidad hasta la capital de la Costa del Sol. Está construida sobre el emplazamiento de la antigua estación histórica de Málaga.

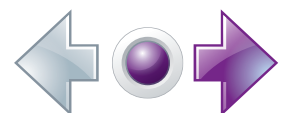
9. Asilo de las Hermanitas de los Pobres.

Situado en calle de Fortuny, se construyó en 1868 por el maestro Diego Clavero y Zafra. Fue mandado construir por Martín Larios y Herreros. Los argumentos sociales de la casa Larios para ejecutar esta obra fueron: con fines benéficos ya que desempeñó una importante labor social, asistiendo a ancianos pobres de ambos sexos, y como suministro de trabajo a los obreros de la construcción. Las religiosas que lo asistían vivían de la limosna. El edificio es de gran belleza y sencillez y presenta en su fachada un cuerpo central de tres pisos que se continúa en los extremos y fachadas laterales, aunque en parte de la central se rebaja para evitar la monotonía de un volumen.

En el interior, que en su tiempo contaba con las instalaciones más modernas de Málaga y con una adecuada ventilación, es eminentemente funcional, con dormitorios, salones, comedores, jardines y diversas estancias para la asistencia sanitaria de los ancianos. Destaca la capilla, de planta central que se cubre con bóveda semiesférica apoyada en un muro cilíndrico. Esta capilla es panteón de los Larios y en su cripta yace el fundador y algunos de sus familiares.

10. Metalgráfica de A. Lapeira.

Edificio industrial situado en calle Ayala, fue construido en 1918 por el arquitecto Fernando Guerrero Strachan, siendo su contratista Antonio Baena Gómez. Ha sido restaurado para centro comercial en 1986. Se ha conservado su estructura de gran nave industrial cubierta a dos aguas y en sus muros se dibujan arcos ciegos de ladrillo que rítmicamente envuelven los vanos.



Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

● ANTONIO SANTIAGO RAMOS

Esta disposición se puede observar a pesar de la poca adecuada capa de pintura de su última restauración.

Fue en el siglo XX de la mano de Adolfo Lapeira junto a sus hijos Adolfo, Antonio y José quienes levantaron sobre unos terrenos que compraron a los Larios en 1912, una fábrica de nueva planta dedicada a la fabricación de envases metálicos y litografiados para exportar aceites, troquelados de metal, elaboración de cajas de madera, carteles y anuncios. Desde sus inicios contó con la maquinaria más moderna de la época, siendo muy pronto la fábrica más importante del sector a nivel nacional. Cerró sus puertas en 1982 al sustituirse de manera generalizada el envasado metálico por el plástico.

En la actualidad, el edificio está ocupado por un Centro Comercial, que en su adaptación, apenas ha modificado su diseño inicial.

11. Chimenea de la fundición de “Cayetano Ramírez y Pedrosa”.

Situada en calle Ferrocarril, fue construida en 1916. De 11'50 metros de altura, es de base cuadrada y está construida con un muro de una sola hoja. Este hecho le hace ser muy frágil por lo que, aunque restaurada en fechas muy recientes, habría que proceder a la reparación de algunas grietas y a tener un constante mantenimiento de la misma.

La fundición “Cayetano Ramírez y Pedrosa” estuvo en funcionamiento hasta 1998. Sus fundadores eran dos maestros de taller procedentes de la fundición malagueña Tomás Trigueros.

Desde sus inicios se especializó en la construcción de maquinaria de todas clases y en la explotación del negocio de la fundición de hierros y bronce; también trabajaba todo lo concerniente al ramo de la calderería. Destacó en la fabricación de equipos completos para fábricas aceiteras y en lagares. Sus productos gozaban de gran prestigio tanto en Málaga como en toda Andalucía y otras regiones de España.

Es la primera chimenea que se identificó con placa explicativa por parte de la Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial de Málaga. (foto nº 4).



4. Chimenea de la fundición de cayetano ramírez.

12. Fábrica de Tabacos.

El magnífico edificio industrial de la Fábrica de Tabacos de Málaga, inspirado en la de Tarragona, se sitúa en la avenida Sor Teresa Prat y fue construido en 1930, aunque su Decreto de creación es de 1922. Fueron autores del proyecto los ingenieros industriales Juan Francisco Delgado y Carlos Dendariana y el ingeniero de caminos Fernando Guerra.

La fábrica no entró en funcionamiento enseguida y no se destinó a la fabricación de cigarrillos, para lo que estaba prevista, sino como centro de fermentación del tabaco, para lo que era muy adecuado el clima de Málaga. Esta actividad se mantuvo hasta 1977 en que se dedicó a la fabricación de puros. La fábrica dejó de funcionar en 2002 y se entregó el edificio al Ayuntamiento dos años más tarde. En la actualidad es un edificio con varias dependencias municipales que alberga las instalaciones del Museo Automovilístico de Málaga. Tras el fracaso de la instalación de otro Museo, el de Art Natura, un centro de arte y naturaleza, dedicado a colecciones de piedras preciosas, en la actualidad el Ayuntamiento tiene en marcha un nuevo proyecto para acoger a partir de 2015 una sede del Museo Estatal Ruso de San Petersburgo.

13. Chimenea de la “Unión Española de Explosivos” (U.E.E.), Málaga.

Se sitúa en el Paseo Marítimo Antonio Banderas y se construyó en 1910. A lo largo de su cuerpo de 39'25 metros aparecen un par de anillos metálicos que le dan estabilidad al conjunto.

En Málaga se asiste a lo largo del primer tercio del siglo XX al nacimiento y consolidación de una importante industria de fertilizantes, muy representativa de lo que fue la moderna industria química de principios de ese siglo. Nuestra cercanía a Huelva, de donde procedían las piritas para la producción de ácido sulfúrico, y al norte de África, de donde llegaban los fosfatos, y la sólida infraestructura comercial malagueña, se encuentran en el origen de esta elección.

La Unión Española de Explosivos, La Cross y la Vasco-Andaluza de Abonos, llegaron a concentrar en las playas de Huelin un gran complejo químico que para los años veinte abastecía de abonos químicos a la mayor parte de Andalucía y Extremadura.

Actualmente la chimenea está necesitada de una profunda restauración e identificación mediante placa explicativa.

14. Chimenea de la Sociedad Minero-metalúrgica “Los Guindos”.

Situada en el Paseo Marítimo Antonio Banderas, se construyó en 1923 por el arquitecto Fernando Guerrero Strachan (proyecto constructivo y barrio de viviendas) y el ingeniero alemán Félix von Schippenbach.

Inicio

Ponencias

Mesa 1

Mesa 2

Mesa 3

Málaga

23, 24 y 25
de octubre
de 2014

Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

La Compañía Minero-metalúrgica Los Guindos, de capital alemán, se instaló en Málaga para trabajar la metalurgia del plomo, procedente de la galena argentífera ubicada en la mina de Los Guindos en La Carolina (Jaén). A Málaga llegaba por ferrocarril, hasta la propia fábrica. El carbón mineral procedía de Inglaterra y Alemania.

En la fábrica de Málaga se trituraba el mineral, se tostaba la mena (sulfuro de plomo) mezclada con caliza y sílice. De este proceso resultaba el "sinter", un producto altamente tóxico. El conjunto contaba con viviendas, economato y colegio para los hijos de los trabajadores.

La chimenea, único vestigio de aquel complejo industrial, ha sido restaurada por el arquitecto Óscar Ortega Ruiz en 2006-2008. Lo demolido se repuso en su totalidad por lo que desde la superficie de la base mide 96 metros, (102 metros desde los cimientos). Ha recibido en 2010 una mención especial en los Premios Europa Nostra a la excelente restauración.

CHIMENEAS INDUSTRIALES FUERA DE LA RUTA

• Chimenea de la Central Térmica de "San Patricio".

Situada en el camino de la Térmica, 7-11 y calle Pacífico, 188. Se construyó en 1955-58 por la Sociedad Ibérica de Montajes Metálicos.

Llega a una altura de 65,10 metros y está realizada con bloques de hormigón armados con acero y la cara interior con ladrillos refractarios.

La fábrica podía funcionar indistintamente con carbón y fuel, para lo que disponía de una conducción directa desde las instalaciones de CAMPSA en la playa de Huelin. Cerró en 1980 por la elevación del precio de los crudos.

Su chimenea se conserva por la reivindicación ciudadana que ante el peligro de su desaparición, solicitó la protección de la misma así como de las demás chimeneas industriales de la ciudad que quedaron protegidas en 1996. (foto nº 5).

• Chimenea de la "Comercial Lechera Malagueña", (COLEMA).

Se sitúa en la Avda. de Velázquez, 214, en el kilómetro 5 de la carretera nacional, junto al Centro Comercial Málaga Nostrum. Se levantó en los años 50 del siglo XX por la constructora Domínguez.



5. Chimenea térmica San Patricio

En los años 50 se transformó radicalmente en España la distribución de la leche porque la normativa legal exigió la pasteurización como sistema de higienización y para hacerla apta para el consumo humano. En estos años aparecieron bastantes cooperativas lecheras, entre ellas la "Comercial Lechera Malagueña" (COLEMA), que en una década copó el mercado de la provincia. Entre 1987 y 88 fue adquirida por la empresa granadina PULVA y poco después cerró y el edificio fue demolido. En la actualidad solo ha quedado la chimenea. Se encuentra en mal estado.

BARRIOS OBREROS DE LA RUTA

• Barrio obrero de Huelin.

Se construyó a partir de 1868 por Eduardo Huelin Reissig, hombre incansable y con gran habilidad para los negocios, que sentía especial cariño por su fábrica de azúcar llamada de Huelin.

Este barrio obrero-industrial, junto a la azucarera, que tomó como modelo el de la sociedad industrial de Mulhouse (Alsacia, Francia), es la primera experiencia de viviendas obreras que en Málaga se produce. El barrio obrero-industrial constaba de 500 viviendas que ocupaban sus obreros y familiares. Las casas disponían de sala, dormitorio, alcoba principal y cocina; asimismo, todas tenían un reducido patio exterior. El poblado se organizaba con todos los servicios imprescindibles para hacer más grata y fácil la vida.

Huelin desarrolló todo un discurso filosófico y humanista en donde aduce

las razones que le empujan a construir un barrio en el que la clase trabajadora viva en unas condiciones dignas. (foto nº 6).

• Grupo de viviendas Torres de la Serna.

Con la finalidad de proporcionar residencia a los obreros de la contigua fábrica de tabacos, el grupo de 122 viviendas Torre de la Serna se construyó entre 1946 y 1950 promovido por el Servicio Nacional del Cultivo del Tabaco. Se sitúa entre las calles Princesa, Pacífico, Carlos Rein y avda. Sor Teresa Prat.

Constituye un ejemplo de las primeras promociones públicas de viviendas de la Autarquía y conserva sus características iniciales con pu-



6. Casas del barrio de Huelin.



Rutas del Patrimonio Industrial de la ciudad de Málaga

• ANTONIO SANTIAGO RAMOS

reza. Mantiene una plaza y espacios interiores.

El conjunto ocupa un gran espacio rectangular de 22.000 metros cuadrados que se distribuyen en un gran edificio en forma de "U". En el interior del recinto hay una gran plaza y dos bloques de viviendas más pequeños de forma alargada y disposición paralela entre sí.

"EL PARQUE DE HUELIN" IN MEMORIAM

Ocupaba la zona industrial más importante de Málaga durante los siglos XIX y XX que fue desapareciendo y al final, después del levantamiento de los depósitos de CAMPSA y la descontaminación del suelo, se erigió el parque actual, que tiene una superficie de 32.000 metros.

Se situaron en esta zona las más destacadas industrias malagueñas, de las que hoy solo queda el recuerdo.

- Los Altos Hornos de "La Constancia" se levantaron en 1833 por Manuel Agustín Heredia. En 1846 la empresa ocupaba el primer lugar nacional en fabricación de arrabio, lugar que ocuparía hasta los años 60 del mismo siglo y daba trabajo a más de 800 obreros.
- La textil "Industria Malagueña" S. A. En 1862 llegaba a emplear 2.000 trabajadores, la mayoría de ellos mujeres. Para enfrentarse a la crisis de 1885 los Larios procedieron a la renovación del equipamiento introduciendo los telares jacquard.
- La fundición "La Esperanza" de Ruperto Heaton y Bradbury abrió sus puertas en 1870 y estuvo equipada, desde sus inicios, con la tecnología más moderna. Fabricaba máquinas de vapor, calderas horizontales y verticales, bombas de vapor con acción directa de doble efecto...
- La fundición "VERS" S. A. se instaló en el solar de la ferrería la Constancia después de su cierre. Se trataba de una instalación importante dedicada a la fabricación de maquinaria pesada y material ferroviario, elaborando para RENFE ruedas dentadas, raíles, vagones, etc.