



UNIVERSIDAD  
DE MÁLAGA  
FACULTAD  
DE TURISMO

## **GRADUADO EN TURISMO TRABAJO FIN DE GRADO**

***EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE MÁLAGA COMO  
RECURSO TURÍSTICO***

Realizado por:

***SANDRA CALDERÓN DELGADO***

Fdo.:

***Dirigido por:***

***FRANCISCO JOSÉ RODRÍGUEZ MARÍN***

Vº Bueno del tutor

Fdo.:

**MÁLAGA, (Septiembre, 2013)**



**TÍTULO:** El Patrimonio Industrial de Málaga como recurso turístico

**PALABRAS CLAVE:** *bicicleta, chimenea, fábrica, patrimonio cultural, patrimonio industrial, revolución industrial, ruta, turismo cultural, turismo industrial.*

**RESUMEN:** En este trabajo se ha abordado la temática del patrimonio material industrial que existe en Málaga así como su importancia y puesta en valor como recurso turístico. Hemos abordado la revolución industrial y su importancia en Málaga respecto al ámbito nacional y la importancia de los diferentes sectores como la siderurgia, electricidad, vitivinicultura, etc. Se ha elaborado una ruta que pasará por algunos de estos elementos industriales, principalmente chimeneas, que por sí solos quizás no tengan ningún sentido, pero que, sin embargo, pertenecieron a fábricas de gran importancia en la ciudad. Con esta ruta hemos pretendido que aquellos que la realicen disfruten conociendo la historia de Málaga y su importancia durante la industrialización de los siglos XIX y XX, y que a la vez entiendan la conveniencia de preservar estos elementos para las generaciones venideras.

## ÍNDICE

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| Capítulo 1 INTRODUCCIÓN .....                                                  | 1  |
| 1.1. Introducción.....                                                         | 1  |
| Capítulo 2 PATRIMONIO INDUSTRIAL EN MÁLAGA .....                               | 2  |
| 2.1. Historia de la revolución industrial.....                                 | 2  |
| 2.2. La Revolución Industrial en Málaga y su provincia.....                    | 2  |
| 2.3. Los valores del patrimonio industrial .....                               | 6  |
| 2.4. La diversidad del patrimonio industrial malagueño.....                    | 7  |
| 2.4.1. Protección del patrimonio industrial de Málaga .....                    | 7  |
| 2.4.2. Málaga vista desde fuera.....                                           | 7  |
| 2.4.3. Edificios y arquitectura industrial .....                               | 8  |
| 2.4.4. Inventario de recursos patrimoniales de la arquitectura industrial..... | 20 |
| 2.5. Ruta por el patrimonio industrial de Málaga .....                         | 45 |
| Capítulo 3 CONCLUSIONES.....                                                   | 52 |
| Capítulo 4 FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA .....                                        | 53 |
| 4.1. Bibliografía .....                                                        | 53 |
| 4.2. Webgrafía.....                                                            | 54 |
| 4.3. Documentos sonoros.....                                                   | 55 |
| ANEXOS.....                                                                    | 56 |
| Anexo 1: Folleto turístico en español.....                                     | 56 |
| Anexo 2: Folleto turístico en inglés.....                                      | 57 |

## **CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN**

### **1.1. INTRODUCCIÓN**

El objetivo de este trabajo es comprender el valor cultural del patrimonio industrial existente en Málaga. Para lograr este objetivo, se han investigado diferentes documentos y manuales basados en esta temática como artículos de revistas, libros, webs, e incluso programas de radio. El planteamiento que se ha abordado es valorar y difundir una serie de recursos industriales existentes en la ciudad pero que sin embargo no son considerados en la oferta turística cultural actual, por lo que se ha decidido la elaboración de una ruta que incluya algunos de los elementos más destacados y que pertenecieron a importantes fábricas durante los siglos XIX y XX. De esta forma la ciudad tendrá un producto más que ofrecer a sus visitantes, lo que ayudará a diversificar la oferta turística y así atraer un mayor segmento de turistas. Actualmente es un recurso que no se encuentra explotado turísticamente, por lo que puede ser una gran oportunidad si se lleva a cabo su valorización correctamente y somos capaces de realizar una campaña de marketing adecuada, de forma que captemos el interés de aquellos interesados en este tipo de patrimonio o incluso despertar el interés de aquellos que no lo conocían. Es además un recurso interesante para ofrecer dentro del turismo cultural debido a que en los últimos años este segmento turístico está creciendo considerablemente en Málaga.

Para llegar a entender por qué existen estos restos industriales hemos elaborado diferentes capítulos a lo largo del trabajo: hemos de conocer los antecedentes, por lo que se ha explicado la revolución industrial en general y más centrada especialmente en Málaga y su provincia, y su importancia respecto al ámbito nacional, los esfuerzos realizados por preservar este patrimonio, se han descrito los restos patrimoniales que aún existen, y, por último, se ha creado una ruta que será la que se comercializará con el fin de conseguir nuestro objetivo. El trabajo finalizará con una serie de conclusiones en las que se demostrará la importancia de preservar este tipo de patrimonio, así como su difusión y comercialización.

## CAPÍTULO 2 PATRIMONIO INDUSTRIAL EN MÁLAGA

### 2.1. HISTORIA DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

La Revolución Industrial fue un periodo clave en la historia de la humanidad: en menos de un siglo se produjeron cambios en la estructura social, los medios de producción y el estilo de vida de las personas. Por primera vez en la historia, el crecimiento económico superaba al crecimiento de la población, y todo ello en un contexto de imparable y acelerado incremento demográfico. La Revolución Industrial comenzó en Inglaterra en la década de 1760 y concluyó a mediados del siglo siguiente. Estos fenómenos industrializadores se extendieron rápidamente a otros países europeos y a los Estados Unidos, aunque no en todos los países se desarrolló con la misma intensidad ni al mismo ritmo. Los países europeos noroccidentales: Francia, Países Bajos y Alemania son los que se desarrollaron económicamente de forma más intensa. Los países europeos meridionales y centro orientales se incorporaron más tarde o de forma más débil. Desde las décadas de 1830-1840 la industrialización llegó a España, Italia y Portugal, considerándose por algunos historiadores como países que dependían de los grandes centros de la economía continental y mundial.

En España, Málaga jugó un importante papel dentro del proceso de industrialización<sup>1</sup>.

### 2.2. LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN MÁLAGA Y SU PROVINCIA

La exportación comercial del puerto de Málaga (exportación de cítricos, pasa, almendra y vinos) fue la base de la industrialización malagueña.

Aunque la industrialización malagueña arrancó de la mano de los sectores siderúrgico y del textil algodónero, no se limitó únicamente a éstos, sino que llegó a alcanzar casi la totalidad de las actividades productivas del sector secundario<sup>2</sup>.

Esta industrialización malagueña fue principalmente debida a tres responsables: Larios, Heredia y Loring, además de algunos más pero menos destacados.

**-Manuel Agustín Heredia**, llegó a Málaga en los primeros años del siglo XIX. Poseía unas excepcionales dotes para los negocios y partiendo de la nada llegó a convertirse en uno de los primeros capitalistas de España. Fue el

---

<sup>1</sup> Bonilla Estévez, I., Santiago Ramos, A., y Guzmán Valdivia, A. (2001). *Cien años de historia de las fábricas malagueñas (1830-1930)*, Huelva: Acento andaluz, pp. 19-20

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 28

primero en desembarcar en la ciudad, un foráneo atraído por las buenas perspectivas económicas de Málaga. Comenzó sus actividades como simple dependiente de un comercio de Vélez Málaga, pero en seguida se inició en el tráfico de exportación de productos agrarios en unión de otros comerciantes<sup>3</sup>. Pronto creó una compañía que concedía préstamos a los agricultores a cambio de productos agrícolas, se introdujo en el sector minero, se hizo con la flota naval comercial más importante de España e invirtió en los sectores azucarero y el químico. Fue además el impulsor del ferrocarril, del Banco de Málaga y de las primeras exportaciones desde España a México, Chile y Argentina. Heredia fundó la fábrica “Ferrería la Constancia” en el año 1834. Se trataba de unos altos hornos, los primeros en Málaga. Heredia lo que hizo fue crear una sociedad junto con otros personajes adinerados para montar una ferrería y poder obtener el mayor beneficio, por lo que decidieron montar la ferrería junto a la playa de San Andrés para afinar con carbón mineral el hierro colado que se producía en los altos hornos de Marbella. Fue una de las ferrerías más modernas del mundo en su época. Pero en 1884 cerró la fundición de Marbella y en 1891 lo hizo la de la Constancia de Málaga<sup>4</sup>.

-**Jorge Loring Oyarzabal**, continuó los negocios de su padre, George Loring James, que fue quien introdujo la pasa y el vino malagueño en Norteamérica e impulsó también el ferrocarril.

-En cuanto a **Martin Larios**, es conocido como el gran hombre de la industria malagueña del siglo XIX, y sus actividades iban de la producción a la siderurgia. En 1846 abrió “La Industria Malagueña” de la mano de los Larios, una moderna fábrica textil dotada con los últimos adelantos tecnológicos ingleses, que llegó a colocarse entre las primeras de España. A ella le siguió en 1856 “La Aurora” que, aunque de menores dimensiones, trabajó igualmente con la más avanzada tecnología del momento.

Con el mismo vigor nació y progresó la industria química. Málaga se colocó a la cabeza de la producción nacional de jabón, y fue pionera, junto a Barcelona, en la fabricación de sosa artificial.

Los aserraderos de madera se modernizaron tempranamente: a finales de la década de 1830 existía uno que funcionaba con un máquina de vapor, y a mediados de los cincuenta casi todos los establecimientos madereros estaban ya mecanizados.

A mediados de siglo se introdujo en la industria litográfica y de abanicos, y proliferaron los establecimientos dedicados a la fabricación de envases, aunque fue unas décadas más tarde cuando este tipo de producción alcanzó su máxima prosperidad.

---

<sup>3</sup> García Montoro, C., (1976), *La personalidad y la obra de Manuel Agustín Heredia (1786-1846): resumen de tesis doctoral*, Universidad de Granada, p. 5

<sup>4</sup> [http://www.laporte.es/La\\_Industria\\_del\\_XIX.html](http://www.laporte.es/La_Industria_del_XIX.html). Recuperado el 20/06/2013;

[http://es.wikipedia.org/wiki/La\\_Constancia\\_\(ferrer%C3%ADa\)](http://es.wikipedia.org/wiki/La_Constancia_(ferrer%C3%ADa)). Recuperado el 22/06/2013

En las décadas de 1840-1850 la actividad agroalimentaria, ligada al comercio de exportación, se consolidó como el sector industrial más potente e importante de la estructura económica de la provincia de Málaga. La tradicional exportación de vinos dulces, aguardientes y pasas alcanzó a mediados de siglo las más altas cotas del siglo, colocándose a la cabeza de la producción nacional. A mediados del siglo XIX, la producción y exportación de vinos en la provincia de Málaga alcanzaba cotas extraordinarias. En la década de 1840 por el puerto de Málaga salían, con destino a prácticamente todos los países europeos y americanos, unos 14.400.000 litros anuales. En 1856, Málaga se situaba a la cabeza en cuanto a la producción nacional de vinos y licores. A comienzos de la década de 1880, la producción y exportación ascendía a unos 32.500.000 litros al año, a pesar de las graves dificultades por las que atravesaban las exportaciones desde mediados de los setenta. Incluso después de la filoxera, la actividad vinícola representaba casi el 50% de la actividad de la industria alimentaria malagueña. Había decenas de bodegas repartidas por la ciudad. A comienzos de la década de 1880 se calcula que había unas cien empresas relacionadas con la crianza o exportación de vinos<sup>5</sup>.

A ella hay que añadir la producción de fideos, conservas vegetales, salazones, etc. Fue también en este momento cuando comenzó su actividad “La Riojana”: la más grande y moderna fábrica de chocolates de la Málaga del siglo XIX y una de las más importantes de Andalucía.

Esta actividad industrial no se limitaba a la capital, sino que se extendía por otras poblaciones de la provincia, aunque con diferente intensidad. Podemos destacar la actividad manufacturera en Ronda, Marbella, Vélez-Málaga y Antequera; las fábricas de mármol de Coín; las canteras de jaspe blanco de Ronda; la minería de plomo y su fundición de Estepona; la siderurgia en Marbella; las fábricas de tapones de corcho de Gaucín; los ingenios azucareros de Torrox y Vélez-Málaga, etc. A toda esta variedad de fábricas había que añadir también los molinos de harina, destilerías, curtidurías, alfarerías...

Málaga tuvo su época dorada (1830-1860) en la que fue la segunda ciudad más industrializada de España después de Barcelona en términos absolutos, aunque en algunos sectores era la primera, concretamente en la industria siderúrgica, en torno a 1860, Málaga era la primera productora de España de hierro fundido. La ciudad fue también puntera en tecnología, ya que las grandes familias captaron a los mejores ingenieros de la siderurgia inglesa para que montaran las fábricas más modernas del momento. De hecho, fue aquí donde se construyeron los primeros altos hornos. Y de esta forma, la economía malagueña, sustentada en la metalurgia, el textil y los vinos, se expandió internacionalmente, apoyada también por el puerto.

Según los libros de viajes consultados, el paisaje de Málaga a finales del siglo XIX no era muy diferente del de las ciudades industriales europeas. La

---

<sup>5</sup>Bonilla Estévez, I., Santiago Ramos, A., y Guzmán Valdivia, A., *op. cit.*, p. 167



zona de mayor expansión fue el litoral oeste, al otro lado del río Guadalmedina, que como afirma Emilio de la Cerda *constituye la forma natural de ensanche, lo que se debe a la instalación de grandes fábricas, a cuyos alrededores se van agrupando barrios obreros, y a la construcción del ferrocarril, que ha llamado hacia aquella parte mucha población*. El espacio industrial malagueño estaba estructurado en cuatro grandes áreas: Bulto, Huelin, Pelusa, San Andrés y el nuevo Perchel. A estas áreas había que añadir además los numerosos establecimientos artesanales y fabriles que aún funcionaban en el centro histórico de la ciudad. Estas áreas se caracterizaban por la ausencia de zonas verdes, escasez de espacios públicos, poca higiene, deficientes servicios y equipamientos, y finalmente, elevado índice de población en relación a los metros cuadrados ocupados. La vivienda típica era la casa de vecinos o el corralón, forma característica de la arquitectura popular malagueña desde el siglo XVI, y por la vivienda unifamiliar adosada con varias habitaciones<sup>6</sup>.

El hito que marcó el comienzo de esta intensa industrialización en Málaga fue la construcción en Marbella de los primeros altos hornos, que funcionaron mediante el moderno sistema inglés de fabricación de hierros. Fue Agustín Heredia quien inició la actividad siderúrgica en la provincia en 1832 cuando levantó en las inmediaciones de Marbella la ferrería de “La Concepción”. En la década de 1850 Málaga era uno de los primeros centros productores de hierro del país.

La intensa producción industrial de la ciudad y, especialmente, la importante actividad agroalimentaria, estimularon y acentuaron el tráfico portuario de Málaga capital. Un tráfico mercantil reforzado por la actividad fabril y artesanal de los pueblos de la provincia, parte de cuya producción llegaba a la capital para su embarque, recibiendo aquí en muchos casos sus últimos tratamientos. La capital actuaba como centro de redistribución de los bienes importados a través del puerto.

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 de lana, cuero, jabón, ladrillos, loza, papel, pinturas y abanicos, entre otros, eran productos que se producían en la capital y en la provincia, y constituían la base de la exportación a través del puerto malagueño. Y a través de él se importaban cereales, azúcar, cacao, café, especias, bacalao, pieles para curtir, carbón mineral, ladrillos para las ferrerías y fundiciones, madera, etc.

Existían más de cien pequeñas y medianas empresas que abarcaban casi todos los sectores de la industria. La recesión industrial malagueña fue debido a factores como la carencia de carbón mineral, la filoxera, la producción siderúrgica más rentable en el Norte, la tardía puesta en marcha del ferrocarril y algunas heladas que perjudicaron la caña de azúcar.

---

<sup>6</sup> V.V.A.A. Málaga (Camacho, R., dtra), (1997). *Guía histórico-artística de Málaga*, Málaga: Arguval, pp. 343-346

La definitiva crisis industrial fue en la década de los años sesenta, cuando solo un 12,95% de la población activa trabajaba en el sector industrial, caracterizado por el pequeño tamaño de las empresas. En 1972 cerraron 121 empresas.

Debido a toda esta historia llegamos a saber que este periodo fue uno de los más esplendorosos de la historia reciente de Málaga<sup>7</sup>.

### 2.3. LOS VALORES DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

Mientras que las fábricas de este tiempo estuvieron activas su valor era exclusivamente funcional, pero éstas dejaron de estar activas y fueron quedándose obsoletas junto con sus chimeneas. El patrimonio industrial surgió en el momento en el que estas antiguas fábricas y chimeneas fueron quedando obsoletas y empezaron a sustituirse por otras tecnológicamente más avanzadas. De esta forma, éstas más antiguas comenzaron a adquirir un valor cultural.

El patrimonio industrial pertenece al patrimonio cultural, por lo tanto es también gestionado y protegido por la administración. En Málaga, el primer bien industrial en adquirir esta denominación fue la chimenea de la Malagueta, en 1980, con motivo de evitar su destrucción. Tras ésta, el Ayuntamiento protegió el resto de chimeneas dispersas por la ciudad, debido a que se consideran testimonios materiales del desarrollo industrial de Málaga en la segunda mitad del siglo XIX, que fue uno de los más importantes del país. Al igual que estas chimeneas, se han protegido también la fábrica de El Tarajal, la de Metalgraf y la Tabacalera. Otros bienes protegidos dentro del patrimonio industrial, siendo declarados BIC, han sido el antiguo Mercado de Mayoristas, el de Atarazanas y el Acueducto de San Telmo.

Sin embargo, no todos estos edificios de origen industrial han logrado ser conservados, sino que muchos de ellos han sido destruidos, por lo que no es la situación ideal que debería darse. Es por ello que debemos destacar la exitosa acción de diversos colectivos ciudadanos y asociaciones en defensa del patrimonio industrial, y especialmente a la Asociación Malagueña en Defensa de las Chimeneas Industriales y del Patrimonio Tecnológico<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> <http://www.diariosur.es/20091115/cultura/revolucion-industrial-malaga-20091115.html>. Recuperado el 22/06/2013; Rodríguez Marín, F.J., (2011). *La ciudad perdida. Patrimonio Industrial*, Historia del Arte en Málaga, Prenda Ibérica, Málaga: Diario Sur, pp. 27-28-29; [http://chimeneasypatrimonio.awardspace.us/index.php?option=com\\_content&view=article&id=47:brev-e-historia-de-la-malaga-industrial&catid=37:generales&Itemid=53](http://chimeneasypatrimonio.awardspace.us/index.php?option=com_content&view=article&id=47:brev-e-historia-de-la-malaga-industrial&catid=37:generales&Itemid=53). Recuperado el 22/06/2013; Bonilla Estévez, I., Santiago Ramos, A., y Guzmán Valdivia, A., *op. cit.*, pp. 29-30-31-32-49

<sup>8</sup> Rodríguez Marín, F. J., *op. cit.*, pp. 15-16

## 2.4. LA DIVERSIDAD DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL MALAGUEÑO

### 2.4.1. Protección del patrimonio industrial de Málaga

La Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía define el Patrimonio Industrial como el integrado por el conjunto de bienes vinculados a la actividad productiva, tecnológica, fabril, técnica y de la ingeniería de la Comunidad Autónoma de Andalucía en cuanto son exponentes de la historia social, técnica y económica de esta Comunidad y, en el segundo punto de esta definición, considera que el paisaje asociado a dichas actividades es parte integrante del Patrimonio Industrial, incluyéndose su protección en el lugar de interés cultural<sup>9</sup>.

En este apartado cabe mencionar la protección a la que está sujeta este tipo de patrimonio por parte de diferentes asociaciones, como son la Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial de Málaga o FUPIA (Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía). La FUPIA tiene entre sus objetivos la salvaguarda y difusión de la memoria histórica y de los testimonios físicos, tanto en sus continentes (edificios) como en sus contenidos (instalaciones, piezas, maquinaria y archivos) del Patrimonio Industrial de Andalucía, como nexo esencial entre la historia de rico yacimiento de recursos que puede contribuir tanto al mejor conocimiento de nuestro pasado como al desarrollo económico, social y cultural de nuestra Comunidad<sup>10</sup>.

Además, actualmente todas las chimeneas existentes se encuentran protegidas por el PGOU, por lo que ya no pueden ser derribadas, lo que pone de manifiesto otra forma de protección de este patrimonio.

### 2.4.2. Málaga vista desde fuera

*“Málaga es una de las ciudades más industriales de la península. Más allá de las fábricas de azúcar se levanta una importantísima fábrica de tejidos de algodón y varias fundiciones de hierro que dan trabajo a miles de obreros. Industria y comercio hacen de Málaga una ciudad próspera”.*

(Francesco Varvaro Pojero, *A Traverso la Spagna*. Milán, 1882.)<sup>11</sup>

El autor Carlos Valverde López, malagueño de adopción, recuerda el auge industrial malagueño de los años veinte con el siguiente soneto:

---

<sup>9</sup> Castellón, F. y Madrid R., (2008), “Málaga”, V.V.A.A. (Pérez Plaza, A. coord.) *El paisaje industrial en Andalucía*, Málaga, p.5

<sup>10</sup> <http://www.chimeneasypatrimonio.tk/> (Recuperado el 05/07/2013)

<sup>11</sup> Castellón, F. y Madrid R., *op.cit.* p. 141

*“En medio de la espléndida bahía  
que es la concha que guárdala brillante,  
surge la perla...¿ Málaga radiante,  
bañada por el sol del mediodía.  
Un cielo azul la inunda de alegría,  
un mar sereno la acaricia amante,  
un aire tibio bésala fragante,  
un eterno pensil le da la poesía.  
Málaga es la ciudad de los placeres,  
de la gracia de Dios, de la belleza,  
del amor que rebosa en sus mujeres;  
del trabajo, que es fuente de riqueza.  
Y el estruendo fabril de sus talleres  
es el himno que canta su grandeza!..”*

#### *2.4.3. Edificios y arquitectura industrial*

En este apartado se presentará un inventario de recursos pertenecientes al patrimonio industrial susceptibles de ser utilizados, de los cuales posteriormente se hará una selección de aquellos que serán incluidos en la ruta industrial de Málaga. Los elementos de esta ruta han sido elegidos según su interés desde el punto de vista cultural, su cercanía entre ellos y su fácil accesibilidad, existiendo así la oportunidad de realizar la ruta en bicicleta.

##### *1.1.1.1. Metalgraf Española, S.A.*

Esta industria fue en su día puntera por la tecnología con la que se estampaba la hojalata para la fabricación de envases metálicos, para aceite y pasas fundamentalmente. Fue la primera industria en España en aplicar el sistema de metalgrafía, es decir, la litografía sobre metal. En ella se inventaron el envase metálico al vacío para la conservación de alimentos y la máquina litográfica sobre planchas metálicas. Esta aparición de los envases metálicos impresos surgió debido al auge del sector de refinerías de aceite en Málaga a principios del siglo XX y la necesidad de disponer de envases sólidos para la exportación de sus productos que a la vez indicaran la firma que los fabricaba. La familia Lapeira, que inició su actividad industrial en Málaga en 1752, trasladó su negocio a este lugar para permitir su desarrollo y expansión.

El edificio tenía forma de “U”, adaptándose así a la forma rectangular del solar, delimitado por las calles Ayala, Góngora y Héroe de Sostoa. Fue proyectado por el arquitecto Fernando Guerrero Strachan en 1918 y realizado por el contratista Enrique Baena Gómez, aunque tras un incendio la fábrica se destruyó, por lo que el edificio fue reconstruido y ampliado en 1946 por el arquitecto Enrique Atencia Molina. En su restauración se realizaron algunas mejoras y se renovaron maquinarias, por lo que el proceso productivo mejoró y se diversificó la producción. Una de las naves se encargaba de la elaboración de envases metálicos y la otra de los envases de madera.

En 1983, tras al menos cincuenta años de actividad, se cerró esta fábrica debido a la competencia de envases de nuevos materiales como la aparición de los plásticos y nuevas tecnologías de impresión y los altos costes de producción, que la hicieron poco rentable. Posteriormente, un tercio del edificio se utilizó para la construcción de un hotel, el hotel Puerta Málaga, y el resto de la superficie se convirtió en un supermercado (SuperCor) conectado directamente con el hotel<sup>12</sup>.



Fig. 1. Actual edificio SuperCor. Foto: Sandra Calderón.

---

<sup>12</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 33-34; Heredia García, G. y Lorente Fernández, V., *Las fábricas y la ciudad. (Málaga, 1834-1930)*, Málaga, Arguval, 2003, pp. 263-266; Rodríguez Marín, F.J., “Patrimonio y ciudad. Metalgraf Española”, Málaga, *Isla de Arriarán*, XVI, 2000, p. 8

#### 1.1.1.2. *Italcable*

El inmueble situado en la plaza de Fray Alonso de Santo Tomás fue construido en 1921, y fue sede de una empresa italiana dedicada a las telecomunicaciones transoceánicas.

Su misión consistía en instalar cables submarinos para las comunicaciones telefónicas entre los italianos emigrantes que se encontraban en Hispanoamérica y la metrópoli. La fábrica unía a Anzio (Italia) y Málaga. Se eligió Málaga como sede debido a que ambas ciudades pueden unirse por una línea recta. Desde Málaga se continuó hasta las islas Azores y desde aquí hasta América.

La fábrica cerró en 1970 debido probablemente a la obsolescencia de la tecnología. El inmueble fue abandonado hasta que en 1999 fue rehabilitado por la cofradía de la Buena Muerte<sup>13</sup>.



Fig. 2. Antiguo edificio Italcable (<http://www.cofradesmalaga.com/profile/ManoloGarcia>)

#### 1.1.1.3. *Bodegas Barceló*

La empresa vinícola Hijos de Antonio Barceló fue creada en 1914. Producía todos los tipos de vinos dulces y semidulces de Málaga, vino de almendras, quinados, reconstituyentes, brandis y una gran variedad de licores.

En 1967 la empresa se trasladó al polígono Ronda Exterior, donde se encuentra actualmente el edificio. Esta empresa exportaba a Bélgica, Hispanoamérica, Inglaterra, Dinamarca y Estados Unidos.

---

<sup>13</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 34-35

Sin embargo, la empresa decidió apostar por el vino castellano Peñascal, por lo que en 1989 se trasladó a Valladolid. El edificio lo adquirió posteriormente el Colegio Oficial de Médicos. Hoy en día se desarrolla en su interior una intensa vida colegial y cultural<sup>14</sup>.

#### 1.1.1.4. Bodegas Mata

Estas bodegas fueron creadas en 1917 y cerraron a principios de los años setenta del siglo pasado. Tras el cese de su actividad, parte de su superficie ha sido utilizada para construir la sede de la Cooperación Farmacéutica COFARÁN. Actualmente aún se mantienen en pie, aunque en estado ruinoso, el resto de las instalaciones<sup>15</sup>.

#### 1.1.1.5. Mercado de Mayoristas

Los mercados también están considerados dentro del patrimonio industrial.

Este edificio fue concluido en 1942, y algunos de sus elementos arquitectónicos recuerdan a la República mientras que otros al nuevo régimen militar. Este edificio es uno de los principales ejemplos de la arquitectura racionalista andaluza, que se caracteriza por su simplicidad estructural y decorativa. Tras su clausura, este edificio se declaró BIC en 1987.

El edificio quedó abandonado y se estaba deteriorando rápidamente, hasta que se rehabilitó entre los años 2000 y 2003 y fue adecuado como Centro de Arte Contemporáneo, respetando las características de su arquitectura, excepto el escudo nacional de la portada y el color de las fachadas, lo que provocó protestas en la ciudad. En el sótano se encuentran actualmente las oficinas del museo, la sala de lectura, la biblioteca, los almacenes y el taller de conservación. En la planta baja está situada la sala de exposiciones, que es una de las mayores de entre todos los centros de arte contemporáneo españoles, con unos 2.400 m<sup>2</sup>. En la primera planta se encuentra el salón de actos, y en la segunda las cabinas de traducción simultánea y los sistemas de control de luz y sonido<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, pp. 35-36-37

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 37; Bonilla Estévez, I., Santiago Ramos, A., y Guzmán Valdivia, A., *op. cit.*, p. 190

<sup>16</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, p. 39;

<http://www.diariosur.es/20100209/local/malaga/edificio-malaga-antiguo-mercado-201002091407.html>. Recuperado el 22/06/2013





Fig. 3. Antiguo mercado de mayoristas (izq.) ([http://personales.ya.com/tnieto/tecn\\_mlg/arqueo.htm](http://personales.ya.com/tnieto/tecn_mlg/arqueo.htm)). Recuperado el 20/06/2013

Fig. 4. Actual Museo de Arte Contemporáneo, CAC (dcha.) (<http://foros.vogue.es/viewtopic.php?f=6&t=181433>). Recuperado el 20/06/2013

#### 1.1.1.6. Mercado de Atarazanas

En este solar había un taller naval de origen nazarí, del que solo se conserva una puerta de mármol y de ahí proviene su nombre: Atarazana, que significa taller o lugar de reparación<sup>17</sup>. Dentro de este edificio había una mezquita a la que pertenece la actual puerta de mármol blanco. Este edificio estaba rodeado de murallas y almenas que la defendían del mar, que se extendía a sus pies<sup>18</sup>.

Este edificio islámico fue demolido en varias etapas durante el siglo XIX para construir el mercado central de la ciudad. Fue construido entre 1875 y 1879, constituyendo la segunda gran arquitectura de hierro de la ciudad, tras la estación de ferrocarril.

El proyecto se inspiró en el Mercado de Les Halles de París. El hierro aportó numerosas ventajas, como la facilidad y economía en su construcción, permitir una mayor diaphanidad al disminuir el número de soportes y su resistencia al fuego.

En la rehabilitación que tuvo lugar entre 2008 y 2010 se le devolvió su estilo neoárabe integrándose la portada de Atarazanas, que es el único elemento arquitectónico que se ha conservado del edificio islámico del siglo XIV<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Mercado\\_de\\_Atarazanas](http://es.wikipedia.org/wiki/Mercado_de_Atarazanas). Recuperado el 22/06/2013

<sup>18</sup> <http://sobremalaga.com/2008/07/28/atarazanas-mas-que-un-mercado/>. Recuperado el 22/06/2013

<sup>19</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 39-40



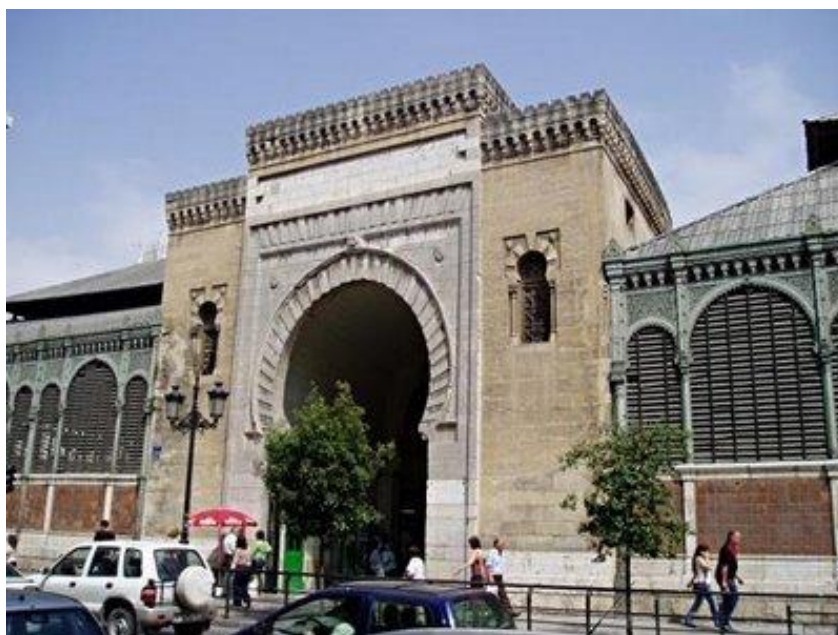


Fig. 5. Mercado de Atarazanas (<http://solamentemalaga.blogspot.com.es/2009/02/la-puerta-de-de-atarazanasactual.html>). Recuperado el 20/06/2013

#### 1.1.1.7. *Fábrica de Tabacos*

La primera fábrica dedicada al tratamiento de cigarros y la elaboración de cigarros fue la Aduana. Se inauguró en 1829 como una fábrica de tabacos, de lo que queda constancia en una litografía que muestra esta inscripción sobre la portada principal, que posteriormente en 1839, cuando dejó de funcionar como tal, se cambió por la actual.

Había un proyecto para construir una nueva fábrica en terrenos de la Malagueta en 1888 pero el asesinato del político malagueño Cánovas del Castillo que lo apoyaba, hizo que el proyecto se detuviera. Pero en 1922 el malagueño Francisco Bergamín, ministro de Hacienda, exigió a la Compañía Arrendataria de Tabacos, la cual iba a construir una fábrica de tabacos en Tarragona, la construcción de otra en Málaga. La compañía aceptó y se construyeron las dos al unísono, bajo el mismo proyecto, variando únicamente el estilo. La de Tarragona tiene un estilo más clásico mientras que la de Málaga es de estilo regionalista.

Para llevar a cabo este proyecto se adquirió la hacienda de San Rafael, una amplia parcela de 122.274 metros cuadrados, situada en la calle Pacífico.

Sin embargo, cuando las obras estuvieron terminadas en 1927, se inauguró como centro de fermentación, ya que la compañía se dio cuenta de que la calidez del clima de Málaga se prestaba mucho mejor para el proceso de fermentación de la hoja de tabaco sin necesidad de utilizar una calefacción artificial que se utilizaban en otras fábricas como en la de Madrid o en las del norte de España. Por lo que desde 1927 hasta 1975 tuvo esa función.

Aquí se recibían los grandes manojos de hojas de tabaco de muy diversas y lejanas procedencias, que tras el triturado y adición de los aditivos de sabor y aroma eran manufacturados en un proceso muy eficaz y productivo

Posteriormente se inició la actividad netamente productiva, pues en 1975 comenzaron a producirse productos como los célebres Entrefinos, que se producían exclusivamente en esta fábrica de Málaga. La maquinaria de esta fábrica consistió tan solo en una máquina de picar capaz de producir cuatro mil kilos de picadura diaria y una prensa hidráulica para el envasado<sup>20</sup>.

La conversión de la estatal Tabacalera en la multinacional Altadís y los cambios de la legislación europea hicieron que en 2002 cerrara la fábrica, cuya situación económica fue siempre buena, cesando así sus actividades. Con posterioridad este inmueble pasó a ser propiedad del Ayuntamiento y desde 2008 comenzó a acoger a diversos organismos y dependencias municipales. Este edificio ha sido protegido por el Ayuntamiento de Málaga a través del planeamiento urbano debido a su importancia industrial en Málaga durante la segunda mitad del siglo XIX. Actualmente es sede del Museo Automovilístico<sup>21</sup>.



Fig. 6. Antiguo edificio Tabacalera.

(<http://blogcyl.patrimoniocastillayleon.org/patrimonioindustrial/archives/15>). Recuperado el 20/06/2013

#### 1.1.1.8. Museo Automovilístico

Este Museo Automovilístico es un museo dedicado a la automoción, tal y como su nombre indica. Esta rehabilitación fue obra del arquitecto Carolina

---

<sup>20</sup> Programa de audio *Conociendo Málaga*, dedicado al Patrimonio Industrial, periodista Isabel Ladrón de Guevara entrevistando a José Francisco Rodríguez Marín, 13/05/2013, SER Málaga

<sup>21</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, p. 40; Heredia García, G. y Lorente Fernández, V., *op. cit.*, pp. 273-274-275-276-277

Serrano, y se inauguró el 16 de septiembre de 2010. El conjunto expuesto forma parte del catálogo del coleccionista portugués don João Manuel Magalhaes.

Los más de noventa vehículos en exposición pertenecen a diferentes etapas desde el año 1898, constituyendo una representativa variedad de modelos de las grandes marcas: Hispano Suiza, Bugatti, Delage, Packard, Auburn, Rolls Royce, Bentley, Jaguar, Mercedes, Ferrari, etc. así como de motores. El museo alberga además una sección de moda con sombrereras, maletas de la época y sombreros de Balenciaga, Schiaparelli, Givenchy, Balmain, Oleg Cassini, Dior, Chanel, etc.<sup>22</sup>.

El museo está dividido en diez espacios diferentes: *“Energías alternativas”*, *“Belle Époque”*, *“Años 20”*, *“Art Déco”*, *“La Dolce Vita”*, *“Excentricidad”*, *“Coches de ensueño”*, *“Coches populares”*, *“Tradición inglesa”* y *“Tunning”*<sup>23</sup>.

Este museo cuenta con parking para sus clientes, lo que facilita la visita de éste.

El espectacular edificio Tabacalera parece haber sido hecho a medida para recibir y valorar este conjunto de más de noventa vehículos, inéditas obras de arte contemporáneas, esculturas e instalaciones concebidas a partir de piezas del mundo del motor. Forman una fantástica combinación de historia, arte y cultura.

Existe una simbiosis perfecta entre las colecciones y el edificio donde se encuentran ubicadas, ya que ambos responden a la misma temática: el patrimonio industrial de Málaga. Este es uno de los museos automovilísticos más interesantes del mundo que contribuye a hacer de Málaga un gran destino de turismo cultural<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> <http://www.museoautomovilmalaga.com/museo/>. Recuperado el 22/06/2013

<sup>23</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Museo\\_Automovil%C3%ADstico\\_de\\_M%C3%A1laga](http://es.wikipedia.org/wiki/Museo_Automovil%C3%ADstico_de_M%C3%A1laga). Recuperado el 22/06/2013

<sup>24</sup> <http://www.museoautomovilmalaga.com/museo/>. Recuperado el 22/06/2013



Fig. 7. Actual edificio de Museo Automovilístico  
([http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/06/17/andalucia/1339933977\\_772088.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2012/06/17/andalucia/1339933977_772088.html)). Recuperado el 20/06/2013



Fig. 8. Señalización Museo Automovilístico. Foto: Sandra Calderón. (izq.)



Fig. 9. Placa Museo Automovilístico. Foto: Sandra Calderón. (dcha.)

#### 1.1.1.9. Oficinas de EMASA

En Olletas, que por entonces era la zona habitada más alta de la ciudad, se construyeron unos grandes depósitos para el abastecimiento del agua potable. Aquí se emplaza también un edificio industrial inicialmente relacionado con el control de la distribución del agua y que hoy ocupan las dependencias

administrativas de EMASA, la empresa municipal que en 1986 sustituyó al antiguo Servicio Municipal de Aguas<sup>25</sup>.

#### 1.1.1.10. Estación de Ferrocarril

Hay que tener en cuenta que el desarrollo de la Revolución Industrial está también muy relacionado con el desarrollo de los transportes; sin transportes, concretamente sin el ferrocarril, no habría existido la Revolución Industrial tal y como hoy la conocemos. A pesar de la época de esplendor que vivió la siderurgia en Málaga, a esta época le siguió después una época de declive debido sobre todo a que aquí faltaba algo muy importante, que era la fuente de energía: el carbón. Éste tenía que ser importado desde Inglaterra o desde el norte de España, lo que encarecía mucho el coste final del producto. Por lo tanto, se pensó en el ferrocarril como la fórmula para salvar esas distancias, con la construcción de la línea Málaga-Córdoba para traer carbón desde Los Pedroches. Esta primera línea: Málaga-Córdoba, se inauguró en 1862, con la visita a Málaga de la reina Isabel II. La construcción de la estación de ferrocarril se produjo entre 1863 y 1867, que fue cuando se consideró concluida la estación. Este fue el ejemplo más temprano de arquitectura de hierro de la ciudad.

Varios colectivos pedían su protección, pero esta protección llegó tarde, ya que en 2003 la estación había sido ya demolida para construir el centro comercial y de ocio Vialia y una nueva estación, la actual estación de María Zambrano y la solicitud de protección no logró frenar la destrucción de la mayor parte de su estructura metálica. Se conservan dos torreones históricos ubicados a derecha e izquierda de la fachada principal, que inicialmente eran el pabellón de entrada y el pabellón de salida. Estos dos edificios están protegidos como edificios históricos catalogados como Bienes de Interés Cultural (BIC)<sup>26</sup>. Estos torreones han sido rehabilitados durante más de un año. El objetivo ha sido recuperar el aspecto original de ambos pabellones, que datan de finales del siglo XIX, de estilo neoclásico y muy modificado a lo largo de su historia<sup>27</sup>. Sin embargo, los restos férreos, que entonces se demolieron, están guardados y custodiados y aún no se sabe que se hará con ellos. Desde hace tiempo se está pidiendo que sean reubicados en su sitio y que se reconstruya la fachada de la antigua estación para que los malagueños sepan interpretarla correctamente<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, p. 42

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 43;

[http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_M%C3%A1laga\\_Mar%C3%ADa\\_Zambrano](http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n_de_M%C3%A1laga_Mar%C3%ADa_Zambrano).

Recuperado el 28/05/2013

<sup>27</sup> <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2012/08/11/estacion-maria-zambrano-recupera-torreones/525998.html>. Recuperado el 22/06/2013

<sup>28</sup> Programa de audio *Conociendo Málaga*, dedicado al Patrimonio Industrial, periodista Isabel Ladrón de Guevara entrevistando a José Francisco Rodríguez Marín, 13/05/2013, SER Málaga



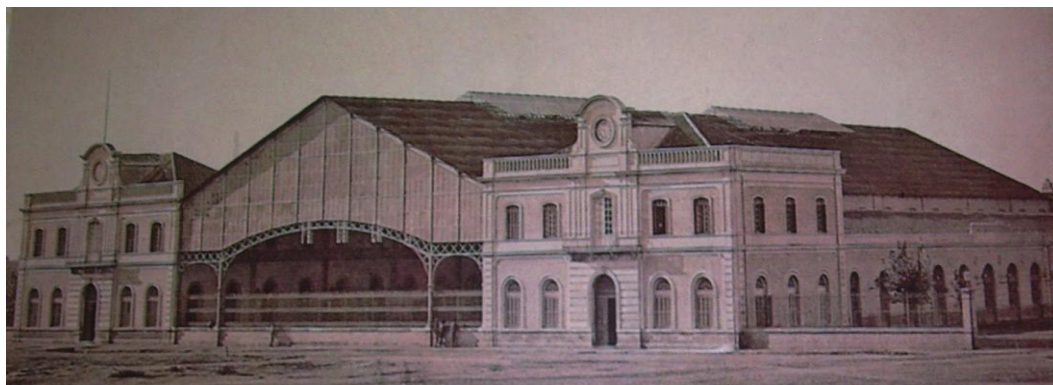


Fig. 10. Antigua Estación de Ferrocarril de RENFE.

(<http://malagamonumental.blogspot.com.es/2011/09/adif-anuncia-la-rehabilitacion-de-los.html>). Recuperado el 21/06/2013.



Fig. 11. Actual estación de trenes María Zambrano. (<http://viajemosentren.com/2009/02/15/la-estacion-de-trenes-de-malaga-maria-zambrano/>). Recuperado el 21/06/2013.

#### 1.1.1.11. *Matadero Municipal*

Este matadero fue considerado en su día muy novedoso. Fue construido en la actual calle Conde de Guadalhorce entre 1929 y 1937. Estaba integrado por diferentes naves ordenadas dentro de un recinto amurallado que incluía jardines, y cada una de estas naves cumplía una función específica. A finales de los 80 del siglo pasado el matadero fue clausurado por incumplir la normativa sanitaria europea. Tras estar años en desuso, en 1998 la asociación Las Edades del Óxido utilizó una de sus naves para la exposición de arte joven

*Arte en Despiece*, que implícitamente reivindicaba y hacía una llamada de atención hacia un patrimonio arquitectónico que se iba a perder. Y, efectivamente, en poco tiempo las naves fueron demolidas para construir viviendas. Tan solo se han mantenido cuatro de los edificios; uno de ellos es sede de la policía local del barrio y otro es sede de una ONG<sup>29</sup>.

#### 1.1.1.12. *Nave de acabados de Intelhorce*

La empresa se creó para cubrir el hueco dejado en Málaga por la desaparecida Industria Malagueña dedicada también a la producción textil. El complejo se encontraba ubicado en la carretera de Campanillas, que es la actual Avenida de Velázquez.

Intelhorce fue una empresa rentable durante aproximadamente veinte años, ya que luego empezó tener problemas económicos. En 1997 se le cambió el nombre a Hitemasa y su última etapa fue gestionada como cooperativa de trabajadores hasta su cierre definitivo en 2004. La maquinaria se vendió y los edificios fueron demolidos para construir un parque empresarial. Únicamente se ha mantenido la nave de acabados, aunque este no era el único edificio que merecería haber sido conservado como exponente de la arquitectura industrial moderna<sup>30</sup>.

#### 1.1.1.13. *Terminal de Aviación General-Museo Nacional de Aeropuertos y Transporte Aéreo*

El turismo en Málaga surgió en la década de los años veinte del siglo pasado, pero no se incrementó hasta que en 1936 se construyó el aeródromo de Málaga. En 1964 se abrió al tráfico civil y en los años cincuenta fue ampliado con un segundo edificio, desempeñando ambos una importante función hasta que en 1960 se construyó una nueva terminal que aun hoy se está en uso. El segundo edificio es en el que se encontraba el Museo de la Aviación, que se creó a finales de los años noventa, hoy trasladado a otro edificio cercano.

Su visita nos permite conocer la evolución aeronáutica española a través de los motores y modelos de aeronaves, los uniformes, las medidas de seguridad y control aéreo, y algunos aspectos de la aviación comercial<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 45-46

<sup>30</sup>*Ibid.*, pp. 46-47

<sup>31</sup>*Ibid.*, pp. 47-48

#### 1.1.1.14. Puentes de Santo Domingo y la Aurora

Los puentes de Santo Domingo y la Aurora forman parte de patrimonio industrial por dos motivos: por constituir notables ejemplos de la ingeniería y por estar realizado en hierro. El puente de Santo Domingo comunicaba los dos sectores de Málaga que estaban divididos por el río Guadalmedina. La instalación de este puente concluyó en 1909.

Pero el entonces Camino de Antequera, que actualmente se corresponde con calle Mármoles, también requería de otro acceso, ya que los puentes anteriores fueron destruidos por las riadas. Aquí se construyó el Puente de la Aurora, también llamado de Alfonso XIII, ya que fue éste quien puso la primera piedra en 1923. La construcción la llevó a cabo La Metalúrgica, y finalizó en 1930<sup>32</sup>.

#### 2.4.4. INVENTARIO DE RECURSOS PATRIMONIALES DE LA ARQUITECTURA INDUSTRIAL

Las chimeneas representan un testimonio de la industrialización que hubo en Málaga. Las chimeneas fueron protagonistas del paisaje urbano de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX<sup>33</sup>.

Es muy importante que se conserven estas chimeneas porque a los viajeros que llegaban a Málaga en barcos a mediados del siglo XIX en primer lugar les sorprendía que se encontraran con un paisaje urbanizado protagonizado por las chimeneas industriales; y en segundo lugar, se decepcionaban, ya que ellos venían buscando una imagen de tipismo, de estereotipos relacionados con Andalucía y cuando descubrían la imagen industrial de la ciudad decían que eso era lo mismo que tenían ellos en su país natal. Les sorprendía que Málaga fuese esa potencia industrial que llegó a ser<sup>34</sup>.

Es evidente que no toda la arquitectura industrial es de gran calidad ni ofrece un gran interés, por lo que los procesos de crecimiento y transformación de las ciudades acaban por dejarlas obsoletas y desubicadas de la función productiva para la que fueron creadas. Es inviable intentar conservar toda la arquitectura industrial, pero en Málaga ha sucedido todo lo contrario; en el proceso de cambio de la actividad transformadora al sector de servicios, especialmente el turismo, desapareció casi la totalidad de sus restos industriales. La demolición de estas fábricas se ha producido conforme las circunstancias lo han ido requiriendo. Lo peor de todo es que las últimas demoliciones de estas fábricas se han producido en fechas recientes: se

---

<sup>32</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 48-49-50

<sup>33</sup> *Ibid.*, p.50

<sup>34</sup> Programa de audio *Conociendo Málaga*, dedicado al Patrimonio Industrial, periodista Isabel Ladrón de Guevara entrevistando a José Francisco Rodríguez Marín, 13/05/2013, SER Málaga



destruyó la fábrica textil La Aurora para construir el centro comercial Málaga Larios, el silo portuario para realizar el Palmeral de las Sorpresas, se destruyó parcialmente la antigua estación de ferrocarril para construir el centro comercial María Zambrano-Vialia, e incluso se han demolido chimeneas que probablemente no hubieran supuesto ningún obstáculo para llevar a cabo la actividad urbanística<sup>35</sup>. Se estima que hubo un centenar de chimeneas industriales<sup>36</sup>.

Existe una organización, la Asociación en Defensa de las Chimeneas y el Patrimonio Industrial y Tecnológico de Málaga, que trata de recuperar las 13 chimeneas industriales de Málaga que aún quedan en pie y convertirlas en atractivo turístico. Esta asociación surgió espontáneamente de una concentración de trabajadores industriales al pie de la chimenea de los Guindos el 23 de mayo de 1998, y fue formalizada e inscrita en el registro en 2003. Desde entonces además de difundir el patrimonio industrial, se ha dedicado a recoger maquinarias que ha restaurado.

Estas chimeneas son lo último que queda de la época industrial de Málaga, que tuvo su momento de mayor apogeo a mediados del siglo XIX y desapareció en la década de los setenta.

Si no fuera por la preservación de estas chimeneas, probablemente se pensaría que Málaga siempre fue una ciudad turística y esto no es así, ya que después de Barcelona, Málaga fue la segunda ciudad industrial de mediados del siglo XIX. Probablemente, los turistas procedentes de otros países que no conozcan la historia de Málaga, no entiendan el por qué de estas chimeneas al lado de la playa, ni sepan que Málaga en un tiempo tuviera tal importancia en su industrialización, y esto es debido a que se ha pasado de ser una ciudad industrial a una ciudad turística tratando de borrar totalmente los vestigios de la primera, cuando las tendencias actuales en el turismo se encaminan a diversificar el producto que se ofrece en el destino. Es decir, que además de promover el turismo de sol y playa, se potencie el turismo cultural, y dentro de este turismo cultural está incluido el turismo industrial, que mucha gente no conoce, pero que sin embargo muchos turistas tienen como motivación primaria o secundaria conocer las antiguas fábricas, los testimonios industriales debidamente puestos en valor. De ahí tener en cuenta que no basta con tener las chimeneas en pie, sino que deben ser tratadas como patrimonio, restauradas, iluminadas, identificadas, integrarlas en una ruta, etc<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> Rodríguez Marín, F. J., "Patrimonio y ciudad. La restauración de la chimenea industrial de los Guindos o el valor de la representatividad de la arquitectura industrial", Málaga, *Isla de Arriarán*, XXX, 2007, pp. 2-5

<sup>36</sup> Tras haber considerado el inventario general de empresas industriales que hubo en Málaga en el siglo XX, considerando las que necesitaban chimeneas, y tras observar las litografías de mediados del siglo XIX, podemos estimar que el número aproximado de chimeneas fue de un centenar.

<sup>37</sup> Programa de audio *Conociendo Málaga*, dedicado al Patrimonio Industrial, periodista Isabel Ladrón de Guevara entrevistando a José Francisco Rodríguez Marín, 13/05/2013, SER Málaga

Algunas de estas chimeneas han adquirido la condición de bienes protegibles por parte de la Administración; la chimenea de la Malagueta fue el primer bien industrial malagueño en adquirir esta denominación en 1980, para así evitar su destrucción. Le siguió la chimenea de la Térmica, que fue declarada BIC; y el resto de las chimeneas de la capital de Málaga fueron protegidas por el Ayuntamiento a través del planeamiento urbano, al considerarlas testimonios materiales del desarrollo industrial que experimentó Málaga durante la segunda mitad del siglo XIX, uno de los más importantes del país. La administración andaluza pretende igualar a todas las chimeneas bajo esta misma protección, y hay que destacar que la nueva Ley del Patrimonio de Andalucía (2007) dedica uno de sus títulos, el VII, a la salvaguarda del patrimonio industrial<sup>38</sup>.

De este periodo industrial se conservan los siguientes elementos:

1. Chimenea sobre el solar del antiguo convento de San Andrés. Fábrica de crémor tártaro
2. Chimenea de la antigua central eléctrica The Málaga Electricity Company
3. Chimenea de la antigua fábrica de electricidad Fiat Lux
4. Chimenea de la antigua fábrica de aceites Larios
5. Chimenea de la fundición de Ramírez y Pedrosa
6. Chimenea de la fundición de plomo Los Guindos
7. Chimenea de la fábrica de cerámica Santa Inés
8. Chimenea de la fábrica de abono La Trinidad
9. Chimenea de la fábrica de azúcar Nuestra Señora de la Victoria (El Tarajal)
10. Chimenea de la Central Termoeléctrica de San Patricio (La Térmica)
11. Chimenea de la fábrica de Aceites Santa María (antigua almazara de Los Ríos)
12. Chimenea de la Antigua Planta de Residuos sólidos urbanos de Los Asperones (vertedero Los Asperones)
13. Chimenea de la cooperativa Central Lechera Malagueña (COLEMA)
14. Chimenea de la Sociedad Anónima de Ladrillos y Tejas (SALYT)

---

<sup>38</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 15-16

#### 1.1.1.15. Chimenea de Calle La Serna

Se encuentra ubicada en Calle La Serna nº 9 sobre el solar de la que fue la huerta del convento de San Andrés, de Carmelitas Descalzos.

De todas las que se han conservado, esta es la de mayor antigüedad, ya que data de la segunda mitad del siglo XIX y es de la única que no existe un documento acerca del tipo de industria a la que sirvió. Sin embargo, existe la hipótesis de que su actividad estuviera relacionada con la uva.

Esta chimenea, de base cuadrada y perfil troncopiramidal, mide tan solo 17,3 m. y está realizada de ladrillo macizo base de mortero de cal.

Probablemente fuera la filoxera lo que provocara abandonar la actividad industrial y el consiguiente abandono de la chimenea.

Esta chimenea fue trasladada en 2009 unas decenas de metros hacia el Oeste para no estorbar a una promoción de viviendas<sup>39</sup>.

Cabe mencionar que a esta chimenea se le ha adjuntado un monolito en el que se incluirá una placa de metacrilato con información sobre ésta. El texto de esta placa ha sido consensuado por parte del Ayuntamiento con la Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial de Málaga.



Fig. 12. Chimenea de la calle Serna. Foto: Sandra Calderón

#### 1.1.1.16. Chimenea de calle Maestranza

*The Malaga Electricity Company*, la “Compañía de los Ingleses”, fue la segunda empresa productora de electricidad que se estableció en Málaga y distribuía energía a cuatro zonas de la ciudad. Estaba situada en la Malagueta, y su inauguración fue un gran acontecimiento en la ciudad.

---

<sup>39</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 50-52

Los primeros años del siglo XX fueron de expansión, y en ocasiones la empresa no pudo hacer frente a la demanda, por lo que tuvo que recurrir a la Hidroeléctrica del Chorro, una empresa que había sido constituida para actuar como suministradora de las distribuidoras malagueñas. Sin embargo, empezaron a suceder problemas. En 1908 la hidroeléctrica sufrió en sus instalaciones un grave incendio que obligó a interrumpir el suministro. También le afectó el inicio de la I Guerra Mundial, el carbón inglés con el que alimentaba la caldera era imposible de conseguir debido a que el suministro quedó interrumpido, y el español era demasiado caro. Además, debido a la guerra había muy pocos barcos disponibles para su transporte. A todo esto se sumaba una gran cantidad de facturas impagadas acumuladas, especialmente de los organismos oficiales, por lo que la empresa sufrió numerosas pérdidas y en 1920 se constituyó una nueva empresa –Eléctrica Malagueña–, que absorbió la fábrica y en 1922 promovió la construcción de nuevas dependencias.

La nueva empresa, “Eléctrica Malagueña”, trasladó su sede oficial al edificio de calle Maestranza, y se planteó ampliar y modificar el inmueble. Finalmente, el ingeniero de caminos, canales y puertos don Juan Brotons firmó los planos de planta y alzado de la ampliación pretendida, presentados por don Manuel Álvarez Net. Esta nueva obra contemplaba la construcción de un laboratorio eléctrico, empleando para ello el espacio que Strachan había dedicado a dependencias en general y que ahora perdían su acceso directo hacia el exterior, y una parte del salón de calderas. Esta última estancia la prolonga hasta el fondo, acogiendo en su interior a la chimenea que ya había sido construida anteriormente por Strachan, y hacia la derecha, desplazando el muro que ahora, de nueva construcción, sería uno de los laterales de la nueva sala de máquinas que se construyó en el patio.

Pero esta fábrica en 1958 sufrió un incendio que la dejó totalmente inutilizable. Sin embargo, esta parte del edificio que construyó y diseñó Brotons, es la única que se ha conservado de la antigua fábrica de electricidad de la calle Maestranza, y que por error se ha venido atribuyendo al maestro de obras Eduardo Strachan, del que tan solo perdura la chimenea<sup>40</sup>. La chimenea se siguió utilizando esporádicamente para quemar chatarra, pero el inmueble permaneció en ruinas hasta que a finales de los setenta la empresa Sevillana firmó un convenio en el que se incluía su rehabilitación para oficinas de la empresa. La chimenea tiene 36 m<sup>2</sup> en su base y 42 metros de altura, y se apoya sobre un basamento de sección cuadrada que se corresponde, aproximadamente, con la cuarta parte de su altura total. El edificio es obra del maestro de obras Eduardo Strachan y Viana-Cárdenas. Eduardo Strachan fue maestro de obras desde 1870 hasta prácticamente su muerte a finales de siglo. Vivió y trabajó en una época en la que Málaga alcanzó las cotas más altas en cuanto a construcciones a este maestro de obras se le atribuyen obras como

---

<sup>40</sup> Rodríguez Marín, F. J. y Barrios Escalante, M.C., “La ampliación de la fábrica de electricidad de calle Maestranza de Málaga (1922), obra del ingeniero Juan Brotons”, Málaga, *Boletín de Arte*, 24, 2003, pp. 218, 220, 221 y 222

la Fábrica de Azúcar de Ntra. Sra. del Carmen de Torre del Mar, el Asilo de San Martín en Madrid y el pabellón de los enfermos mentales del Hospital Civil.

El solar para esta fábrica fue adquirido el 27 de agosto de 1895 por “The Málaga Electricity Company Lmd.”. Sobre el amplio solar rectangular se construyó a comienzos de los ochenta una promoción de viviendas. Únicamente se ha conservado parte del patio y las crujías que lo delimitan – rehabilitadas como oficinas de la Compañía Sevillana de Electricidad-, y la chimenea<sup>41</sup>.

En 1980 se consiguió dar protección a esta chimenea, evitando así su demolición tal y como estaba previsto, ya que los ciudadanos la consideraban un símbolo de la industrialización malagueña<sup>42</sup>.



Fig. 13. Chimenea Calle Maestranza. Foto: Sandra Calderón

#### 1.1.1.17. Chimenea de calle Purificación

Esta chimenea se encuentra en el barrio San Rafael, y conserva el inmueble industrial al que pertenecía.

En 1986 se constituyó la empresa *Fiat Lux Siemens Elektrische Betriebe*, una empresa alemana, que suministraba a los barrios de la Trinidad y

---

<sup>41</sup> Rodríguez Marín, F. J., “Eduardo Estrachan y Viana-Cárdenas (1853-1899): vida y obra de un maestro de obras malagueño”, Málaga, *Isla de Arriarán*, 12, 1998, pp. 1,5,8,9.

<sup>42</sup> Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 52-53;  
[http://es.wikipedia.org/wiki/The\\_M%C3%A1laga\\_Electricity\\_Company](http://es.wikipedia.org/wiki/The_M%C3%A1laga_Electricity_Company). Recuperado el 22/06/2013

el Perchel el fluido eléctrico producido en dos fábricas: una en Postigo de Arance y otra en la calle Ermitaño. Esta chimenea fue realizada en ladrillo, con fuste cilíndrico que adelgaza con la altura y dotado con una corona. Está realizada íntegramente en ladrillo.

Posteriormente la empresa ha experimentado diversos cambios; en 1920 fue adquirida por “La Eléctrica Malagueña”, y finalmente pasó a manos de “La Compañía Sevillana de Electricidad”. Actualmente carece de uso, excepto el solar, donde en los años setenta del pasado siglo se construyó una subestación de distribución<sup>43</sup>.



Fig. 14. Chimenea calle Purificación. (<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>). Recuperado el 21/06/2013

#### 1.1.1.18. Chimenea de calle Constancia

En el solar emplazado entre las calles Constancia, Plaza de Toros Vieja y Pasillo del Matadero estaban las bodegas de Jiménez Lamothe. En 1918 estas bodegas fueron trasladadas a La Aurora, y las dependencias de calle

---

<sup>43</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 54-55; Heredia García, G. y Lorente Fernández, V., *op.cit.*, p. 110

Constancia fueron dedicadas a fábrica de aceite de oliva de la marca “El Sol de Andalucía”.

En los años treinta del siglo XX la fábrica se adaptó a la producción de jabón. Esta actividad cesó años más tarde y la fábrica se dio de baja de forma definitiva en 1976. En 1997 se demolieron los últimos restos fabriles para la construcción de viviendas que estuvieron a punto de provocar la desaparición de la chimenea. Tras las protestas de diversos colectivos ciudadanos, se permitió su conservación a cambio de conceder una mayor edificabilidad que mantiene a la chimenea prácticamente oculta en una pequeña plaza, Plaza de la Ferrería, cuyo nombre puede conducir a confusión respecto a los orígenes de este elemento industrial.

Durante las construcciones, se cerró la boca de la chimenea y se le dotó de una corona metálica poligonal de color negro que evita que entre el agua de la lluvia. Está realizada íntegramente de ladrillo, y consta de basamento, fuste y capitel. Hace un par de años se instaló un panel de azulejos que reproduce una imagen de la fábrica junto con un breve texto que resume su historia<sup>44</sup>.



Fig. 15. Chimenea de la calle Constancia. Foto: Sandra Calderón.

---

<sup>44</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 55-56





Fig. 16. Plaza de la Ferrería. Foto: Sandra Calderón

#### 1.1.1.19. *Chimenea de la calle Ferrocarril del Puerto*

Esta chimenea está situada en el barrio de Huelin, junto al trazado del tren en la calle Ferrocarril, muy cerca del puerto de Málaga y la antigua estación de ferrocarril de RENFE.

Esta chimenea perteneció a la fundición de Ramírez y Pedrosa, fundada en 1916. Se especializó en producir maquinaria y prensas para almazaras, bodegas e ingenios azucareros, cuyas piezas aún se pueden ver activas en diversos establecimientos de Andalucía. Tras la muerte de Rafael Pedrosa en 1920 se centró más en la reparación de calderas y piezas de máquinas, hasta que en 1998 falleció su último propietario, lo que llevó al cierre de la fábrica, que había llegado a dar ocupación a 50 trabajadores.

La función de esta chimenea era conducir a capas de aire superiores los gases producidos por la combustión de las calderas de la fábrica.

Esta chimenea tiene base cuadrada y perfil troncopiramidal, es muy modesta tanto en dimensiones como en su fábrica, ya que consta de una sola hilada de ladrillos, lo que acentúa su fragilidad. Está construida en ladrillo de color rojizo. Está dividida en tres partes: la parte más visible y más importante funcionalmente es el tubo. Se trata de un conducto hueco de sección cuadrada que reduce sus dimensiones con la altura.

El fuste se sitúa sobre una base de sección cuadrada y contorno vertical. En el lado sur se conservan algunos restos de la cubierta inclinada de una nave adosada. En el lado opuesto tiene un vano en forma de arco de medio punto por donde se introducían los gases que debían ser evacuados. Una cornisa sencilla separa la base del fuste.

El fuste está coronado con una sección cuadrada que protege la parte superior del tubo evitando que el agua deslice por el fuste.

Aunque el edificio fue demolido, se mantuvo en pie la chimenea, y la misma promotora que construyó viviendas sobre su solar habilitó una glorieta triangular en la que aún permanece junto a una de las columnas de hierro fundido que fue elaborada en esta misma fábrica.

En 2004 la misma constructora sufragó el panel de azulejos que informa a los ciudadanos de los avatares de esta antigua industria siderúrgica<sup>45</sup>.



Fig. 17. Placa Chimenea de la fundición Ramírez y Pedrosa. Foto: Sandra Calderón



Fig. 18. Chimenea de la fundición Ramírez y Pedrosa. Foto: Sandra Calderón

<sup>45</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, p. 56; <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i187491>. Recuperado el 22/06/2013

#### 1.1.1.20. Chimenea de Los Guindos

La fábrica de Los Guindos o fábrica de fundición de plomo estaba emplazada en la zona industrial de la ciudad, en el litoral Oeste. La fábrica debe su nombre debido a que así se llamaba el yacimiento que se encontraba en La Carolina, en Jaén, del cual se extraía el mineral que aquí se transformaba, que era la galena argentífera. Ésta llegaba hasta aquí directamente desde la estación de Málaga por ferrocarril, y aquí es donde se sometía al proceso de transformación para obtener plomo por un lado, y en segunda instancia, en muy pequeñas cantidades, se obtenía también plata. El motivo de este emplazamiento fue el papel decisivo que desempeñaba el puerto de Málaga para el abastecimiento de combustible en forma de carbón mineral procedente de Alemania e Inglaterra.

La fábrica se terminó de construir en 1923, estuvo operativa al año siguiente y fue inaugurada oficialmente por el general Miguel Primo de Rivera. Fue diseñada por el arquitecto Fernando Guerrero Strachan, mientras que la chimenea la proyectó y dirigió su construcción el ingeniero alemán Barón Felix von Schlippenbach. Las instalaciones estaban formadas también de un gran horno de fusión, varios de refinería, hornos de copela para obtener plata y un depurador electrostático de gases.

Al igual que la mayoría de las industrias, esta fábrica también estaba situada en un barrio obrero, "Los Guindos", donde residían buena parte de los 300 que en un principio trabajaban en la fábrica. La fábrica se hallaba en calle Pacífico nº. 48, mientras que la empresa tuvo oficinas en Málaga (c/ Cañón) y en Madrid (c/ Antonio Maura)<sup>46</sup>.

A mediados del siglo XX la fábrica vivió sus años de esplendor, dando trabajo a unos 300 operarios que disponían de vivienda, economato y escuela junto a la fábrica. Esta fábrica elaboraba productos que entonces eran muy demandados, sobre todo en la construcción, ya que elaboraba tuberías de plomo, ladrillos de protección para los hospitales para las habitaciones donde estaban los apartados de Rayos X para que no fuesen peligrosos, e incluso elaboraba también planchas para barcos<sup>47</sup>. Pero la demanda de productos de fontanería y de productos de plomo en general fue disminuyendo drásticamente, por lo que en 1971 la fábrica ya solo acogía a 71 trabajadores y el 15 de noviembre de 1979 cerró sus puertas, después de más de cincuenta años de actividad. Los edificios permanecieron un tiempo en estado de abandono hasta que a comienzos de la década de los noventa fueron

---

<sup>46</sup> Rodríguez Marín, F. J. (2007). "Patrimonio y ciudad. La restauración de la chimenea industrial de los Guindos o el valor de la representatividad de la arquitectura industrial", Málaga. *Isla de Arriarán*, XXX, p. 6

<sup>47</sup> Programa de audio *Conociendo Málaga*, dedicado al Patrimonio Industrial, periodista Isabel Ladrón de Guevara entrevistando a Francisco José Rodríguez Marín, 13/05/2013, SER Málaga

demolidos, excepto la chimenea, que para dispersar los tóxicos sulfurosos disponía de una imponente altura de 96 metros, más de 100 si la consideramos desde el nivel del mar, siendo así la más alta de la provincia. Su considerable altura y su naturaleza poco consistente y arenosa del subsuelo obligaron a dotarla de unos potentes cimientos de 8 metros de profundidad en el terreno. Además, de forma equidistante, una serie de 38 anillos metálicos a modo de abrazaderas refuerzan la estabilidad de la chimenea ante posibles agrietamientos verticales<sup>48</sup>. Sin embargo, en los noventa, una cierta inclinación y la pérdida de consistencia del mortero hicieron que la chimenea supusiera una amenaza para la seguridad, por lo que la Gerencia Municipal de Urbanismo demolió los cinco metros superiores.

La Gerencia Municipal de Urbanismo de Ayuntamiento de Málaga también se encargó de su restauración y puesta en valor de forma pareja. Esta actividad duró desde el 25 de agosto de 2006 hasta el 16 de julio de 2008, y se inauguró a finales de ese mismo mes. Es de elogiar el cuidado que se ha puesto en su restauración, e incluso ha sido necesaria la elaboración exprefesa de ladrillos similares a los inicialmente empleados, de los que difieren únicamente por su tonalidad un poco más clara para así poder diferenciar la parte restaurada de la original. Lo más difícil fue levantar un espectacular andamio tubular en torno a la chimenea.

En el coronamiento ha sido instalado un pararrayos y un habitáculo para el halcón peregrino, ya que la sociedad ornitológica inducía a pensar en la posibilidad de un posible anidamiento de esta especie protegida. Además, le ha sido instalado un sistema de vigilancia de su estabilidad, que consiste en un péndulo suspendido de su coronamiento. Si en el futuro se desplazara respecto a la vertical, el sistema lo delataría rápidamente tan solo con una comprobación visual.

La estética de la chimenea se ha mejorado mediante un tratamiento al vapor que ha eliminado tanto la suciedad como las pintadas que la afectaban.

Desde el punto de vista urbanístico, la integración de la chimenea con el paseo marítimo ha sido muy correcta, ya que alrededor de ésta se ha dispuesto una superficie a modo de explanada en la que se han integrado zonas ajardinadas y ocho luminarias que permiten la iluminación nocturna de la chimenea<sup>49</sup>.

La obra se ha integrado en el nuevo Paseo Marítimo, en la calle Pacífico, y en la base se han colocado lápidas metálicas para que los ciudadanos lean el testimonio de esta chimenea y la fábrica de plomo y su importancia patrimonial, así como del resto de las fábricas malagueñas.

---

<sup>48</sup> Rodríguez Marín, F. J. "Patrimonio y ciudad. La restauración de la chimenea...", *op.cit.*, p.9

<sup>49</sup> Rodríguez Marín, F. J. "Patrimonio y ciudad. La restauración de la chimenea...", *op.cit.*, pp. 11-12

En 2010 ha obtenido una mención especial en los premios de patrimonio cultural de la Unión Europea, el premio Europa Nostra<sup>50</sup>.

Es importante también mencionar que esta chimenea ha sido durante años, y aún lo sigue siendo, conocida como “Mónica”, ya que hace unos 20 años, un malagueño aficionado a la escalada, el joven José Carlos Selva, para declararle amor a su novia, Mónica Vallejo, decidió trepar por la chimenea y escribir su nombre en letras enormes, y este nombre ha estado en la chimenea hasta que se restauró. Actualmente esta pareja vive en Tenerife casados y con dos hijos<sup>51</sup>.



Fig. 19. Péndulo interior. Foto: Sandra Calderón

---

<sup>50</sup> Rodríguez Marín, F. J., *op. cit.*, pp. 57-59; Heredia García, G. y Lorente Fernández, V., *op.cit.*, pp. 270-271-272

<sup>51</sup> <http://ailenamiradas.blogspot.com.es/2012/02/chimenea-de-los-guindos.html>. Recuperado el 22/06/2013



Fig. 20. Chimenea de los Guindos. Foto: Sandra Calderón

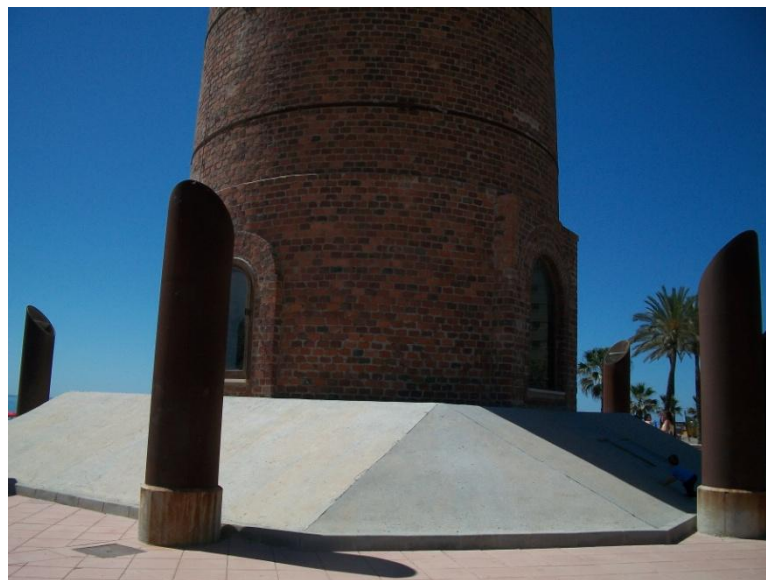


Fig. 21. Iluminación de la chimenea de los Guindos. Foto: Sandra Calderón



### 1.1.1.21. Chimenea y Colonia de Santa Inés

Aunque la fábrica ha desaparecido, esta es la única chimenea de la ciudad que se conserva junto con la colonia obrera de los trabajadores y la portada de acceso a la fábrica, situada en la calle Juana de Castro.

Esta actividad productiva se realizaba en un paraje conocido como Cuesta del Espino, cerca del Camino de Antequera y Teatinos, que entonces era un lugar solitario y alejado de la ciudad, pero aquí se encontraba uno de los yacimientos arcillosos de Málaga, que era una materia prima indispensable para elaborar tejas y ladrillos, que eran productos cuya demanda estaba aumentando debido al incremento de la actividad constructiva durante el último tercio del siglo XIX.

La empresa cerró en 1993. La promotora URPESA adquirió la fábrica para construir chalets, para lo cual demolió la fábrica y voló con explosivos la chimenea más alta, sin permiso ni aviso previo. Los vecinos aún recuerdan aquella mañana del 2 de agosto de 1995 en la que se unieron el sobresalto y la pérdida de una de sus señas de identidad.

La segunda chimenea sí que ha sido conservada, y se caracteriza por sus modestas proporciones y sección cuadrada. Está realizada íntegramente en ladrillo. Se advierte una diferencia en la tonalidad del ladrillo del tercio inferior, de color amarillento, respecto al resto, de color más rojizo. Ha sido restaurada y dotada de abrazaderas metálicas como garantía de su estabilidad.

El elemento de mayor interés y belleza es la antigua portada de la fábrica, elaborada en ladrillo visto y decorada con paneles de azulejos de colores que reproducen bandejas con frutas y flores.

Otro de los elementos que recuerdan al origen industrial de la Colonia de Santa Inés es la laguna de la Barrera, hoy convertida en el centro de un parque periurbano que ha buscado preservar su aspecto natural<sup>52</sup>.



Fig. 22. Portada de la Fabrica de la Colonia Santa Inés ([http://es.wikipedia.org/wiki/Colonia\\_Santa\\_In%C3%A9s](http://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_Santa_In%C3%A9s)). Recuperado el 05/07/2013

---

<sup>52</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 59-60-62



#### 1.1.1.22. Chimenea de la Cross

En la calle Pacífico, entre la fábrica de Tabacos y el Paseo Marítimo Antonio Banderas, se encuentra esta chimenea, que es el único resto que se ha conservado de un antiguo complejo químico, ya que inicialmente este solar estaba ocupado por dos fábricas. La primera fue la fábrica de petróleo La Concepción, promovida por varios magnates malagueños como Heredia y Castell, entre otros, que obtenía diversos subproductos de la destilación. En la parcela contigua los mismos promotores crearon otra sociedad como sustento de la fábrica de ácido sulfúrico La Trinidad. Ésta trataba con ácido sulfúrico los fosfatos de origen animal y los superfosfatos de origen mineral para la producción de abonos. A los abonos se sumaron después la producción de pólvora y ácido nítrico. Esta fábrica aún es conocida por mucha gente como La Fábrica de los Abonos.

En 1910 la fábrica pasó a ser propiedad de la sociedad General de Industria y Comercio, en 1936, de la Unión de Explosivos y finalmente de la Cross, hasta que ésta cerró en 1969 y trasladó su actividad productiva y la mantuvo hasta los años noventa del siglo XX<sup>53</sup>.

La chimenea data de finales de la década de los años ochenta del siglo XIX. Es una chimenea de base circular y se estrecha en su cumbre. Está realizada de ladrillo visto de diferentes tonalidades y consta de varios anillos cerca de su base, justamente por encima de la boca de alimentación. En el lado sur se ubica la abertura de la chimenea, por donde se le introducían los gases, que tiene forma de arco de medio punto. En el tramo del fuste más próximo a la corona se observan un par de anillos metálicos colocados para darle estabilidad a la chimenea<sup>54</sup>.

Actualmente es la chimenea lo único que queda como testimonio de esa parte de la historia de Málaga.

---

<sup>53</sup> <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i187522>. Recuperado el 22/06/2013

<sup>54</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 62-63



Fig. 23. Chimenea de la Cross. Foto: Sandra Calderón

#### 1.1.1.23. *Chimenea y fábrica de El Tarajal*

La fábrica de azúcar del Tarajal, llamada realmente Nuestra Señora de la Victoria, fue construida en 1930 en la hoy denominada avenida de Ortega y Gasset nº 469, situada en plena vega de Guadalhorce, en la carretera de Campanillas, cuando el período más rentable de este sector ya había concluido. Esta fábrica se dedicó a la producción de azúcar a partir de remolacha y caña. La producción azucarera duró poco más de una década, y a partir de 1946 la fábrica se dedicó a elaborar tapones de corcho, por lo que muchos malagueños conocen a esta fábrica como “la corchera”. A partir de los años setenta se utilizó como almacén de trigo, y posteriormente también como corral de ganado.

Sus naves son de gran tamaño y su interior es diáfano. En el interior aun quedan artilugios de madera y restos de la última producción corchera y de su deteriorada caldera.

La chimenea de esta fábrica destaca sobre todo por su altura de 90 m. y por su buen estado de conservación, además de por el curioso depósito de agua de hormigón. Ésta fue fabricada en Fráncfort del Meno. Por sus características arquitectónicas, ubicación y capacidad, este es el edificio industrial de Málaga mejor candidato para una reutilización, aunque sigue

siendo preocupante su estado de abandono. Es también uno de los mejores ejemplos de la arquitectura industrial andaluza. Es de planta circular y fuste cilíndrico cuya sección va disminuyendo con la altura. Está íntegramente realizada con bloques de hormigón refractario. Se conservan aun los peldaños metálicos que permiten acceder a la cima<sup>55</sup>. Su máximo interés radica en el hecho de que es uno de los pocos edificios fabriles malagueños que, aunque en estado de abandono, aún queda en pie como testigo del pasado industrial de la ciudad<sup>56</sup>.



Foto 24. Fábrica del Tarajal ([http://malagaenverde.blogspot.com.es/2008\\_09\\_01\\_archive.html](http://malagaenverde.blogspot.com.es/2008_09_01_archive.html)). Recuperado el 04/07/2013.

#### 1.1.1.24. Chimenea de La Térmica

Emplazada en el Camino de la Térmica, la fábrica de electricidad de San Patricio –más conocida como “La Térmica”, debido a que era una central termoeléctrica, se construyó como iniciativa del Instituto Nacional de Industria aprovechando los bajos precios de los combustibles sólidos para disminuir la dependencia de los períodos de sequía. Posteriormente, éste la cedió a la Compañía Sevillana de Electricidad a cambio de 2,5 millones de acciones. Su construcción es un exponente de la reindustrialización malagueña durante la segunda mitad del siglo XX.

El resultado fue el desarrollo de una zona a la que llegarían nuevas fábricas como prolongación de la franja industrial situada junto al litoral, entre el Bulto y Huelin. En esta nueva expansión industrial se ubicaron empresas como Metalsa, y otras empresas industriales.

---

<sup>55</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 63-64

<sup>56</sup>Bonilla Estévez, I., Santiago Ramos, A., y Guzmán Valdivia, A., *op. cit.*, p. 222

Las obras se iniciaron en agosto de 1955. El montaje de las turbinas comenzó en noviembre de 1956. La caldera pudo instalarse en enero de 1957. El generador de vapor quedó en estado de prestar servicios el 6 de abril de 1958 y el turboalternador el 22 de abril de 1958. Tras las correspondientes pruebas, la fábrica comenzó a producir energía el 1 de mayo de 1958. Posteriormente se construyeron nuevas ampliaciones entre 1964 y 1966. Esta fábrica estaba activa las 24 horas del día todos los días del año.

Los principales objetivos de esta central eran incrementar la producción de energía en unos momentos en los que existía un aumento de la demanda por la implantación de nuevas industrias, y abastecer a la Costa del Sol cuando su desarrollo se hallaba aún en un estado inicial, y de hecho, su proyecto de electrificación data de 1961.

La materia prima o fuente de energía utilizada por esta fábrica eran los que hoy conocemos como combustibles sólidos, que eran tanto el carbón molido pulverizado que desembarcaba en el espigón, como el fuel, que era impulsado por un conducto subterráneo directamente desde las instalaciones de CAMPSA en las playas de Huelin, que a su vez lo recibía desde barcos que fondeaban en la bahía.

Esta fábrica fue clausurada en 1980 debido a su obsolescencia, y a partir de entonces comenzó a deteriorarse. Desde su cierre, la falta de vigilancia y mantenimiento provocó un rápido deterioro de las instalaciones, especialmente por acciones vandálicas. Las calderas, que estaban emplazadas el sector más próximo al mar, acusaban los efectos de la corrosión, mientras que en el interior de la nave de generadores se deterioraron los elementos técnicos, mientras que los manuales de instrucciones y planos de las máquinas y válvulas de vapor auxiliares podían observarse a medio quemar dispersados por el suelo. En esta misma nave estaba la sala desde la que podía controlarse toda la central. Igualmente se deterioraron también los instrumentos de medidas y vigilancia. En 2004, cuando ya se estaba demoliendo, la Asociación en Defensa de las Chimeneas Industriales logró detener la destrucción de la chimenea el mismo día que iba a ser derribada, estuvo a punto de ser demolida. Hoy está protegida como BIC y es el único elemento que perdura, cumpliendo así eficazmente su papel como testimonio material de la industrialización de Málaga.

La arquitectura de esta fábrica seguía unos criterios de funcionalidad y utilidad, y puede ser considerada como uno de los ejemplos más representativos en Málaga de la arquitectura de estos años. Era un edificio bien proporcionado, adecuado para su función, y a su vez, muy versátil para su posterior aplicación a nuevos usos<sup>57</sup>.

---

<sup>57</sup> Rodríguez Marín, F. J. (2004). "Patrimonio y ciudad. La fábrica de electricidad de San Patricio (La Térmica). Otra oportunidad fallida de turismo industrial en Málaga.". *Isla de Arriarán*, 23-24, pp. 7-8-10-11-16-17-18

Esta chimenea está asentada sobre una base circular de hormigón armado sobre la que se asienta el fuste cilíndrico, el cual disminuye su sección conforme asciende la altura. Mide 65,10 metros de altura, y en el basamento se abren dos aberturas para poder limpiarla, una rectangular y otra en forma de arco de medio punto. A unos 15 metros de altura se halla la entrada de humos. A lo largo de su longitud tiene una escalinata metálica para realizar las labores de conservación.

En ella había una pintada con letras blancas dispuestas en vertical que decía “No a la guerra”. En la segunda mitad de 2012 la pintada fue limpiada y se procedió a su restauración<sup>58</sup>.



Fig. 25. Chimenea de la Térmica. Foto: Sandra Calderón

#### 1.1.1.25. *Chimenea y almazara Santa María*

La fábrica de aceite de Santa María se encuentra ubicada en la calle Platino nº 5-9, en el Puerto de la Torre, y se conserva íntegramente. Está totalmente operativa, aunque hace años que, por razones económicas, trasladó su actividad productiva a una almazara de Granada, pero sigue funcionando exclusivamente como punto de venta.

---

<sup>58</sup>Rodríguez Marín, F. J., “La ciudad perdida...”, *op. cit.*, pp. 64-65-66

Su construcción la promovió Manuel de los Ríos en 1954 para absorber la producción de olivares de los alrededores del Puerto de la Torre, que entonces era abundante, hasta la llegada de su expansión urbanística.

Su chimenea se construyó en 1958, y era de modestas proporciones, perfil troncocónico y fue realizada en ladrillo visto. Llama la atención dentro de una arquitectura funcional en la que predomina el color blanco<sup>59</sup>.



Fig. 26. Chimenea de la fábrica de Aceites de Santa María.

(<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>).

Recuperado el 21/06/2013

#### 1.1.1.26. *Chimenea del antiguo vertedero de los Asperones*

Está situada en la Finca Nuestra Señora de Araceli, en el Polígono de los Asperones. La chimenea es de propiedad municipal, aunque parcialmente está ubicada en el interior de una finca particular dedicada al desguace de vehículos.

---

<sup>59</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 66-67

Esta chimenea es de 1963-1964, que fue cuando en Málaga se implantó el sistema de recogida de basuras mediante camiones. Antes de que se implantara este sistema, la recogida de basuras domesticas se realizaba mediante carros tirados por animales que la trasladaban hasta las porquerizas de la zona oeste de la ciudad, donde se destinaban a la alimentación de cerdos. Estos camiones descargaban la basura en el vertedero de la finca Los Asperones, que por entonces estaba alejada de los núcleos habitados de la ciudad. Los restos orgánicos servían para la elaboración de compost y las chapas de botellas, envases metálicos y las maderas se quemaban en el interior de esta chimenea para aprovecharse posteriormente.

Esta chimenea fue realizada con ladrillo común, con forma troncocónica menos esbelta de lo habitual, ya que su interior funcionaba como un horno de cremación. Para ello dispone de una amplia boca en forma de arco rebajado situada a un tercio de su altura.

Este vertedero fue clausurado en 1996 y sellado en 1998 debido a que incumplía la normativa, por lo que se sustituyó por la planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos de Los Ruíces<sup>60</sup>.



Fig. 27. Chimenea antiguo vertedero Los Asperones. (<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>). Recuperado el 21/06/2013

---

<sup>60</sup>Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, p.67



### 1.1.1.27. Chimenea COLEMA

Actualmente esta chimenea se encuentra en la avenida Velázquez nº 214, en el Parque Comercial y de Ocio *Mare Nostrum*. Esta chimenea nos remite a los cambios que se experimentaron en el país en los años cincuenta en cuando a la comercialización de la leche y sus derivados. La leche envasada y pasteurizada comenzó a sustituirse por la tradicional que solía venderse en la calle o casa por casa. Los productores se asociaron en cooperativas para poder afrontar la inversión en instalaciones y este fue el origen de la Cooperativa Lechera Malagueña (COLEMA).

Pronto se convirtió en la empresa líder del sector en la ciudad. En 1971 tenía ocupados a 83 trabajadores y en los años siguientes se mejoró la tecnología incorporando algunos generadores de vapor diversificando la producción abarcando a las leches aromatizadas, los batidos. Sin embargo, entre 1987-1988 la empresa granadina PULEVA adquirió la fábrica de Málaga junto con las de Cádiz, Sevilla y Salamanca, pero después de unos años cesó su actividad. El edificio fue demolido en 2001, excepto su chimenea.

Hace unos años se construyó sobre su solar un establecimiento comercial de electrónica que adecentó la chimenea y le adosó unos amplios muretes inclinados a modo de contrafuertes para reforzar su estabilidad<sup>61</sup>.



Fig. 28. Chimenea fábrica COLEMA (<http://objetivomalaga.diariosur.es/fotos-Beny/chimeneas-malaga.-196549.html>). Recuperado el 04/07/2013

---

<sup>61</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 67-68

#### 1.1.1.28. Chimenea SALYT

Esta chimenea está situada en la Avenida Valle Inclán nº 22, en el antiguo Carril de Salyt nº 9.

La fábrica data de 1945 y se dedicaba especialmente a la fabricación de ladrillos pero también de azulejos y otros objetos cerámicos para la construcción, debido a la importancia de este sector en Málaga. El establecimiento era tradicional, y contaba con numerosos pequeños hornos y cada uno de ellos con su pequeña chimenea. A finales de los años setenta la empresa cambió de propietarios y fue modernizada, sustituyéndose todos los hornos por uno solo del tipo Hoffman.

La fábrica Salyt cerró en 2007, y se estima que debe conservarse algún hito arquitectónico y tecnológico que preserve la memoria de su existencia.

En cuanto a la chimenea, la parte emergente consta de un fuste de sección rectangular. Su tramo inferior es de ladrillo y cuenta con abrazaderas metálicas que la dotan de estabilidad. En una de sus caras tiene un letrero con el nombre de la fábrica<sup>62</sup>.



Fig. 29. Chimenea de SALYT. (<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>). Recuperado el 21/06/2013

---

<sup>62</sup> *Ibid.*, pp. 68-69



Fig. 30. Fábrica de SALYT. (<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>). Recuperado el 21/06/2013

#### 1.1.1.29. Retablo cerámico de Metalsa

En 1936 se construyó la empresa Metalgráfica Malagueña S.A., dedicada a la producción de envases metálicos. En 1956 la empresa se trasladó a la calle Torre del Río, detrás de la Térmica. La empresa se dedicaba a la elaboración de envases metálicos, estampados mediante procedimientos litográficos. La mayor parte de su producción se destinaba a la industria conservera gallega, con firmas como “Curbera”, “Rábago”, “Barrera” “Pita”, “Lores”, “Tennosi”, entre sus clientes. En los periodos de mayor demanda se enviaban a Galicia hasta 40.000 envases diarios y aunque en 1956 experimentó una ampliación para permitir nuevos incrementos de su capacidad productiva, en 1958 se trasladó hasta la zona industrial situada entre la Misericordia y la Térmica, en el Camino de la Torre del Río nº 6.

La fábrica fue ampliada en 1981 pero fue cerrada en 1998 debido al cese de su actividad y la mayor parte de su maquinaria se trasladó al centro productivo de Algeciras, tras largos meses de activas reivindicaciones de los trabajadores, un extenso complejo de edificios quedó abandonado y expuesto al deterioro. Las reivindicaciones se circunscribieron a un singular elemento que se halla integrado en uno de los edificios: un retablo cerámico adosado a una de las fachadas laterales de la vivienda regionalista ubicada en el interior del complejo. Las decoraciones de azulejería polícroma situadas sobre el dintel de las ventanas para configurar arcos escarzanos, o el banco recubierto del mismo material situado bajo el retablo, indican que la casa fue realizada al mismo tiempo que el retablo, que data de 1958 y fue elaborado en los talleres sevillanos de Ramos Rejano.

En el retablo se encuentra un gran panel de azulejos que representa a la Virgen de la Soledad de la iglesia de San Pablo, que destaca por su gran calidad artística. La escultura original se atribuye al escultor Fernando de Ortiz, desaparecida en 1931 y de la que Pedro Moreira elaboró una réplica.

El edificio fue abandonado, pero se pudo recuperar el retablo, que se instaló en el salón de tronos de la cofradía del Santo Traslado en la calle Trinidad. El edificio en 2002 fue derribado para construir viviendas<sup>63</sup>.

#### 1.1.1.30. *Depósito de aguas en la Sagrada Familia*

Esta infraestructura hidráulica está situada en el barrio de la Sagrada Familia, en Ciudad Jardín. Actualmente no está en uso y se está planteando su conservación<sup>64</sup>.

Podemos comparar este depósito de aguas con la Cámara Oscura de Tavira, en Cádiz. Este depósito de aguas se construyó en 1934, y en 2006 fue rehabilitado y convertido en cámara oscura.

Este es un ejemplo de cómo al igual que el depósito de Tavira se rehabilitó para otros usos, también podría hacerse esto con el de la Sagrada Familia y buscarle alguna función como sala de exposiciones por ejemplo.

## 2.5. RUTA POR EL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE MÁLAGA

Antes de nada, hemos de comprender la importancia de realizar una ruta a través de este tipo de patrimonio por Málaga. El patrimonio industrial es otro apartado incluido dentro del patrimonio cultural al igual que lo es el patrimonio de tipo religioso, por ejemplo. Es un tipo de atractivo que por suerte posee esta ciudad y que, sin embargo, no se encuentra actualmente explotado turísticamente. Y con ello no queremos decir que se explote de forma masiva, al igual que se ha hecho con el turismo de sol y playa, sino que se use como recurso complementario, como una parte más del turismo cultural que ofrece la ciudad y por lo tanto ofrecer a nuestros visitantes. El gran número de turistas que recibe Málaga y por lo tanto la importancia que tiene el turismo es una oportunidad que tenemos y debemos aprovechar. Seguramente los turistas que nos visitan ven estas chimeneas dispersas por la ciudad y no entiendan el por qué están ahí ni saben la importancia que Málaga llegó a tener en esta época de la Revolución Industrial, o probablemente la mayoría de ellos ni se hayan percatado de su existencia, puesto que están dispuestas sin ningún tipo de

---

<sup>63</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 69-70; Rodríguez Marín, F.J., "Patrimonio y ciudad. La fábrica de Metalsa y el retablo cerámico de Ntra. Sra. De la Soledad", Málaga, *Isla de Arriarán*, XVIII, 2001, pp. 7-8

<sup>64</sup> Rodríguez Marín, F. J., "La ciudad perdida...", *op. cit.*, pp. 70-71

elemento que llame la atención ni están incluida en ningún tipo de ruta turística. De ahí la importancia de esta ruta, una ruta que pasará por los vestigios más destacados y de los pocos que aún se conservan y no fueron demolidos. De esta forma, aquéllos interesados en este tipo de elementos podrán conocer la importancia de éstos y de la historia de Málaga en la época. Es importante que conozcamos la historia y la función de cada uno de estos elementos, ya que aislados por sí solos y descontextualizados es difícil imaginarse lo que fueron y darles un sentido.

Es importante mencionar que somos una empresa que se encarga de realizar diferentes rutas, y ésta en concreto se llamará *Restos Industriales de lo que Málaga fue*. La ruta se realizará en grupos de un mínimo de 5 personas y un máximo de 15. Las rutas podrán realizarse con guías de habla española, inglesa o alemana. El precio por persona será de 25€ para aquellos que realicen la ruta en bicicleta, o 15€ para aquellos que la realicen andando.

Los ingresos para la empresa será por lo tanto de 16,5€/persona para el caso de quienes la realicen en bicicleta, y de 15€ para quienes la realicen andando.

En cuanto a las bicis, existen numerosas empresas que nos permitirán alquilar una durante un día entero a precios muy económicos. Por ejemplo, en Bike2Málaga, en la Plaza de la Marina, podremos alquilar una bici por 10€/día<sup>65</sup>, pero nos hemos puesto en contacto con la empresa y por ser grupos de hasta 15 personas, nos hacen un descuento del 15%, por lo tanto las bicis tendrían un coste para la empresa de 8,5€/ud. En cuanto a la recogida de bicis, el cliente no tendría que preocuparse de ir a alquilar la suya, sino que en el momento de realizar la reserva de la ruta nosotros ya nos encargaríamos de llevar las bicis al punto de encuentro a la hora acordada. A la hora de entregar la bici, el cliente tan solo tendría que llamar a Bike2malaga y ellos se encargan de recoger la bici en el lugar y hora acordados con el cliente. Si el cliente no devuelve la bici ya no será responsabilidad de nuestra empresa, sino que Bike2malaga será quien tenga que pedir responsabilidades al cliente, puesto que nosotros somos tan solo un intermediario que tenemos convenio con ellos.

Esta ruta pasará por: la Chimenea de la Serna, la Chimenea de calle Constancia, la estación de ferrocarril, la antigua fábrica de Metalgraf, la Chimenea de Ramírez y Pedrosa, la antigua fábrica de Tabaco, la Chimenea de la Cross, la Chimenea de los Guindos y, por último, la Chimenea de la Térmica; 8 elementos industriales que nos permitirán conocer la importancia de Málaga en la época industrial y el gran número de fábricas que albergaba esta ciudad.

En cuanto a los horarios de esta ruta, variarán en función de la época del año, distinguiendo entre horario de verano y horario de invierno. El horario de verano comprenderá entre mayo y mediados de septiembre, y el horario de

---

<sup>65</sup><http://www.bike2malaga.com/>. Recuperado el 22/06/2013



invierno comprende desde mediados de septiembre hasta abril. En horario de verano las rutas se realizarán a las 11:00 y a las 17:00.

Debemos tener en cuenta que la duración de la ruta es aproximadamente de 2 horas y media, variando unos 30 o 45 minutos aproximadamente en función de si la realizamos andando o en bici.

Otro punto a destacar es que el punto de encuentro, los horarios y el trayecto establecido son los mismos tanto para aquellos que vayan andando como para aquellos que decidan ir en bici, por lo tanto, se realizarán en grupos diferenciados, ya que nuestro objetivo es que vaya todo el grupo junto y disfruten en grupo.

A continuación vamos a desarrollar un ejemplo de esta ruta que hemos realizado para comprobar el tiempo y obtener información de primera mano.

El encuentro para comenzar la ruta será a las 11:00 en el puente del río Guadalmedina, frente al CAC, al comienzo de calle Cuarteles. Desde aquí nos dirigiremos hacia nuestro primer punto de interés: la chimenea de la calle Constanacia, hasta la que tardaremos unos 5 minutos en llegar. Está situada detrás de calle Cuarteles, al principio de la calle Constanacia, en la Plaza de la Ferrería. Esta chimenea perteneció a la destilería de las Bodegas Barceló, de las más importantes en Málaga en aquellos momentos. Se encuentra en buen estado y bien protegida ya que está emplazada dentro de un recinto de viviendas, por lo que hay una puerta que tan solo permite la entrada al recinto de quienes viven allí. En la entrada del recinto hay una placa de la Asociación en Defensa de las Chimeneas y Patrimonio Industrial de Málaga en la que se explica brevemente la función de la antigua fábrica que se hallaba aquí situada.



Fig. 31. Placa de la chimenea de la Calle Constanacia. Foto: Sandra Calderón

Tras ésta, nos dirigiremos hacia la Chimenea de la Serna, hasta la que tardaremos entre 5 y 10 minutos en llegar. Esta chimenea debe su nombre a que anteriormente se encontraba situada en esta calle, mientras que actualmente está ubicada en la calle Eslava, una calle muy cercana. Esto es debido a que en su anterior ubicación interfería en la construcción de los bloques de viviendas, por lo que se decidió trasladarla a esta calle cercana para que pudiera mantenerse y no ser derribada. Como podremos comprobar, esta chimenea, que se conserva en buen estado, se encuentra vallada alrededor, probablemente para que la gente no se acerque a ella. Detrás de esta chimenea se encuentra la iglesia del Carmen, muy conocida en Málaga, y el mercado del Carmen.

Teniendo en cuenta el tiempo de las explicaciones, serán aproximadamente las 11:45 h. A continuación, iremos hacia la antigua estación de ferrocarril, la cual está emplazada en el actual Centro Comercial Vialia y estación de trenes de María Zambrano, a la que tardaremos menos de 5 minutos en llegar. Junto a ésta se encuentra también el hotel Barceló. Podemos ver como el edificio de la estación ha sido totalmente restaurado y su estructura ha cambiado. Los dos edificios que vemos delante de la entrada principal anteriormente fueron los torreones de la fachada principal, es decir, por ahí se entraba a la estación, mientras que ahora están delante del edificio, y parece que no tengan relación alguna.

Tras esta visita, veremos casi en frente del lateral de la estación lo que fue la antigua fábrica de Metalgraf, actual supermercado SuperCor. Unido a este supermercado se encuentra el hotel Puerta Málaga Silken [Fig. 28]. Ambos edificios se encuentran comunicados mediante una pasarela. El edificio del supermercado es un edificio bajo pero de gran amplitud. La parte de atrás del edificio está emplazada en la calle Juana Jugan, y en esta parte podemos apreciar su estilo arquitectónico.



Fig. 32. Pasarela que une SuperCor con el hotel Puerta Málaga. Foto: Sandra Calderón



Tras esto, continuaremos la ruta hacia la chimenea de Ramírez Pedrosa. Esta chimenea se encuentra situada al final de la calle Ferrocarril de Puerto. Es una chimenea de baja altura pero bien conservada, y también tiene una placa en la que se explica su antigua funcionalidad.

Tras esta visita, continuaremos nuestro recorrido en bici hasta la antigua fábrica de Tabaco, más conocida como “La Tabacalera”, situada en Huelin, en la Avenida de Sor Teresa Prat. Tardaremos unos 15 minutos en llegar en nuestra bici, por lo que serán sobre las 12:15-12:30. Esta antigua fábrica es actualmente sede del Museo Automovilístico. Podemos apreciar como los edificios están bien conservados, las paredes todas pintadas de blanco y cuidadas, el suelo se nota que ha sido reformado, y los árboles están bien cuidados.

Tras esta visita, continuaremos el recorrido buscando ya el paseo marítimo de Antonio Banderas y el mar, los cuales están justo en la parte posterior de la Tabacalera. Tras menos de 5 minutos el primer elemento que nos encontraremos será la chimenea de la antigua fábrica de la Cross, El terreno sobre el que se sitúa esta chimenea está vallado, por lo que no tenemos acceso más cercano a ella. Se encuentra en peor estado de conservación que las dos siguientes chimeneas que explicaremos a continuación. Frente a esta chimenea encontraremos el Chiringuito Los Compadres, uno entre tantos de los chiringuitos que nos encontraremos a lo largo de este recorrido por el paseo marítimo.

Seguiremos por el carril bici del paseo marítimo y en unos 10-15 minutos llegaremos a la Chimenea de los Guindos, también conocida por los malagueños como “Torre Mónica”, debido a la famosa pintada con este nombre. Durante el camino hacia esta chimenea, veremos diversas placas de actores y actrices relacionadas con las distintas ediciones del Festival de Cine que se celebra en Málaga cada año. A lo largo del paseo marítimo, encontraremos numerosos chiringuitos. Encontramos también diversas fuentes públicas en las que podremos parar a beber agua y refrescarnos.

Durante este paseo, un poco antes de llegar a nuestro tercer objeto de interés, nos encontramos a la izquierda con una escultura representando algo muy típico malagueño: un espetero con tres espetos de sardinas.

Por último, y no por ello menos importante, nos dirigiremos hacia la Chimenea de la Térmica, situada en el Camino de la Térmica, poco después de que termine el paseo marítimo. Tardaremos unos 15 minutos en llegar, por lo que serán aproximadamente las 13:30. Durante el camino hacia esta chimenea, sería interesante tener en cuenta que si vamos con niños, podríamos parar a que éstos se refresquen y se diviertan un rato en esta pequeña atracción acuático, ya que está a mitad de camino entre ambas chimeneas.



Fig. 33. Atracción acuática para los niños. Foto: Sandra Calderón

Por último, nos dirigiremos hacia el espigón de la Térmica, situado en frente de la chimenea de la Térmica, al final de la Playa de la Misericordia. Aunque no sea un elemento patrimonial propiamente dicho, pero sí que está relacionado con éste, ya que éste espigón era utilizado para refrigerar con agua del mar la antigua central hidroeléctrica, y también como lugar de descarga de las turbinas de la central y del carbón en su día. En los días de fuerte viento se puede apreciar como rompen aquí las olas. En el fondo aún quedan restos de hierro oxidados del mecanismo que se encontraba aquí. En verano, en Málaga es muy característico el terral, que no es más que aire o viento caliente que dura tres días seguidos, y esos días el agua del mar está muy fría, por lo que en verano, muchos niños venían a este espigón a bañarse debido a que el agua de aquí estaba caliente por la función que cumplía para la central térmica.



Fig. 34. Espigón de la Térmica. (<http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>). Recuperado el 21/06/2013

Tras haber visitado nuestro último punto de interés serán las 13:45-14:00, la hora perfecta para comer en cualquiera de los chiringuitos que encontramos a lo largo del paseo marítimo y probar el “pescaíto” típico malagueño.

Es una ruta que además de divertida porque podremos realizarla en bici o Segway, nos permite visitar una parte de la ciudad que no está explotada turísticamente y que sin embargo, hace no tantos años, era la zona más importante y desarrollada. Es una ruta que nos permite conocer la historia de una ciudad que nada tiene que ver con lo que es ahora, que vivía de las fábricas mientras que actualmente es el turismo lo más importante. Ha sido un

cambio radical el que ha experimentado, por ello es importante llegar a conocer los pocos elementos que han sobrevivido hasta la actualidad.

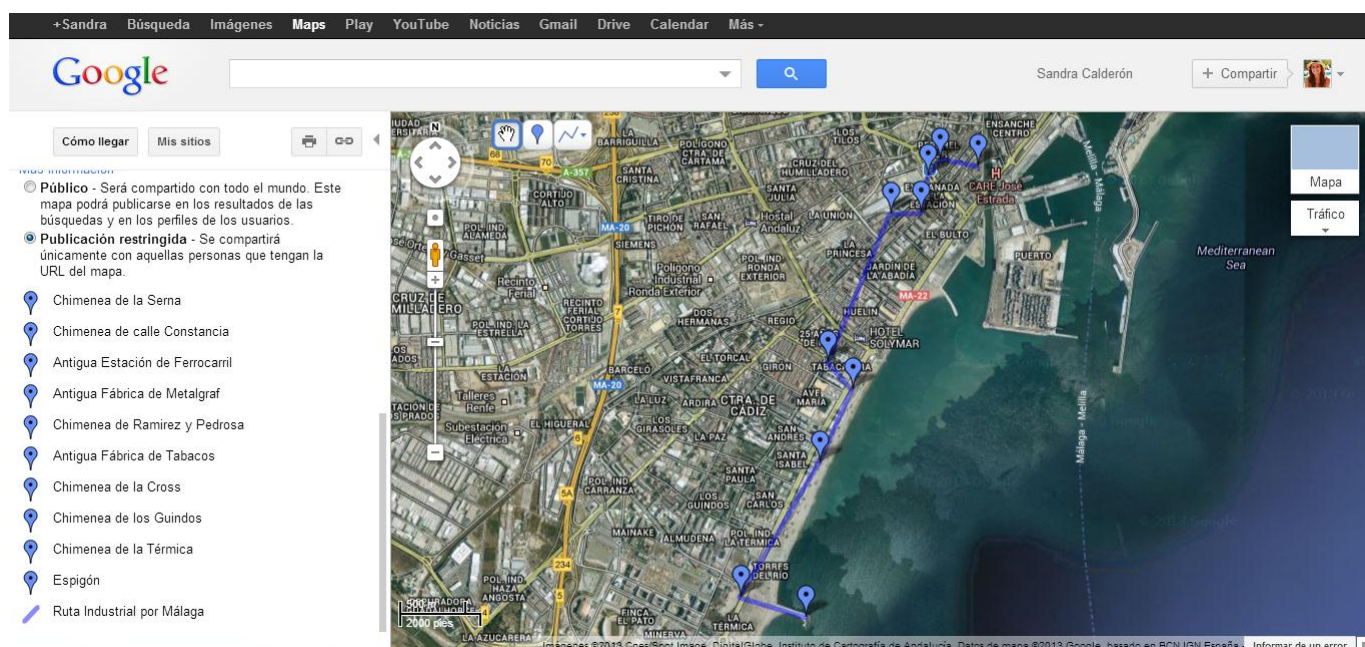


Fig. 34. Ruta del Patrimonio Industrial en Málaga. (<https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>). Elaboración propia. Recuperado el 17/06/2013

## CAPÍTULO 3 CONCLUSIONES

Como conclusión final de este trabajo, podemos decir que hemos comprobado cómo el Patrimonio Industrial que posee la ciudad de Málaga puede ser otro producto cultural más que ofrecer a sus visitantes, no menos interesante que su oferta de patrimonio religioso o museística. Gracias a estos restos industriales, hemos podido llegar a comprender la importancia industrial que tuvo Málaga durante el siglo XIX, antes de ser el turismo su principal fuente de ingresos. En el ámbito nacional, llegó a ser la segunda ciudad más importante, por detrás tan sólo de Barcelona, y en algunos sectores llegó incluso a ser la primera, como ocurre con la siderurgia. Vemos como también fue pionera en el uso de determinadas tecnologías.

Si nos centramos en su difusión turística, actualmente es un recurso que no se encuentra explotado, y que podría venderse como un producto más de la ciudad. Sería interesante que los turistas que nos visiten no se queden tan solo

con la imagen de Málaga como destino de sol y playa, o la Málaga cultural relacionada con Picasso o con la época musulmana, sino que conozcan también la relevancia que tuvo en Málaga la revolución industrial, y que conozcan parte de la historia de esas chimeneas que ven dispersas por la ciudad o de aquellos edificios que actualmente son el contenedor de otros organismos, y en otro tiempo fueron fábricas.

Es por ello que he considerado adecuado la elaboración de una ruta que incluya los elementos más destacados del patrimonio industrial y que están mejor ubicados para desplazarse por la ciudad. Esta ruta será además expuesta en los folletos turísticos que aparecerán en diferentes hoteles y oficinas de información y turismo. Hemos considerado que esta es una muy buena forma de difusión de este patrimonio.

Si bien es cierto que han desaparecido gran parte de los elementos que aún podrían seguir en pie, hemos de reconocer los grandes esfuerzos realizados por parte de las instituciones creadas con el fin de defender este patrimonio cultural. Entre todos esperamos poner en valor estos recursos y que sean reconocidos con la importancia que se merecen y que no quede en el olvido la importancia que tuvo Málaga en el sector industrial.

Es una oferta singular y estrechamente relacionada con la idiosincrasia de la ciudad.

## CAPÍTULO 4 FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### 4.1. BIBLIOGRAFÍA

Bonilla Estévez, I. S., (2001). *Cien años de historia de las fábricas malagueñas (1830-1930)*. Huelva: Acento andaluz .

Castellón, F. y Madrid, R., (2008) "Málaga", en V.V.A.A. (Pérez Plaza, A. coord.). *El paisaje industrial de Andalucía*. Málaga.

García Montoro, C. (1976). *La personalidad y la obra de Manuel Agustín Heredia (1786-1846): resumen de tesis doctoral* . Granada.

Heredia García, G. y Lorente Fernández, V., (2003). *Las fábricas y la ciudad (Málaga, 1834-1930)*. Málaga: Arguval.

Rodríguez Marín, F. J. (1998), "Eduardo Estrachan y Viana-Cárdenas (1853-1899): vida y obra de un maestro de obras malagueño", Málaga, *Isla de Arriarán*, 12

Rodríguez Marín, F.J. y Barrios Escalante, M.C. (2003). "La ampliación de la fábrica de electricidad de calle Maestranza de Málaga (1922), obra del ingeniero Juan Brotons", Málaga, *Boletín de Arte*, 24.

Rodríguez Marín, F. J. (2000). "Patrimonio y ciudad. Metalgraf Española", Málaga. *Isla de Arriarán*, XVI, 8.

Rodríguez Marín, F. J. (2001). "Patrimonio y ciudad. La fábrica de Metalsa y el retablo cerámico de Ntra. Sra. De la Soledad", Málaga. *Isla de Arriarán*, XVIII.

Rodríguez Marín, F. J. (2004). "Patrimonio y ciudad. La fábrica de electricidad de San Patricio (La Térmica). Otra oportunidad fallida de turismo industrial en Málaga.". *Isla de Arriarán*, 23-24.

Rodríguez Marín, F. J. (2007). "Patrimonio y ciudad. La restauración de la chimenea industrial de los Guindos o el valor de la representatividad de la arquitectura industrial", Málaga. *Isla de Arriarán*, XXX.

Rodríguez Marín, F. J. (2011). *La ciudad perdida. Patrimonio Industrial, Historia del Arte en Málaga, Prenda Ibérica*. Málaga: Diario Sur.

V.V.A.A. Málaga (Camacho, R. d. (1997). *Guía histórico-artística de Málaga*. Málaga: Arguval.

#### 4.2. WEBGRAFÍA

Azucarera del Tarajal. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Antigua\\_Azucarera\\_del\\_Tarajal](http://es.wikipedia.org/wiki/Antigua_Azucarera_del_Tarajal)

Chimenea de la Central Térmica de la Misericordia. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Chimenea\\_de\\_la\\_central\\_t%C3%A9rmica\\_de\\_La\\_Misericordia](http://es.wikipedia.org/wiki/Chimenea_de_la_central_t%C3%A9rmica_de_La_Misericordia)

Chimeneas de Málaga. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://eldiariodesu.blogspot.com.es/2011/03/las-chimeneas-de-las-antiguas-fabricas.html>

Revolución industrial en Málaga. Dario Sur. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://www.diariosur.es/20091115/cultura/revolucion-industrial-malaga-20091115.html>

Asociación en Defensa de las Chimeneas y del Patrimonio Industrial de Málaga. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://chimeneasypatrimonio.awardspace.us/index.php?option=com\\_content&view=article&id=47:breve-historia-de-la-malaga-industrial&catid=37:generales&Itemid=53](http://chimeneasypatrimonio.awardspace.us/index.php?option=com_content&view=article&id=47:breve-historia-de-la-malaga-industrial&catid=37:generales&Itemid=53)



Diario Sur. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://www.diariosur.es/20100209/local/malaga/edificio-malaga-antiguo-mercado-201002091407.html>

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Mercado\\_de\\_Atarazanas](http://es.wikipedia.org/wiki/Mercado_de_Atarazanas)

Sobre Málaga. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://sobremalaga.com/2008/07/28/atarazanas-mas-que-un-mercado/>

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n\\_de\\_M%C3%A1laga\\_Mar%C3%ADada\\_Zambrano](http://www.ferropedia.es/wiki/Estaci%C3%B3n_de_M%C3%A1laga_Mar%C3%ADada_Zambrano)

Málaga Industrial. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://www.laporte.es/La\\_Industria\\_del\\_XIX.html](http://www.laporte.es/La_Industria_del_XIX.html)

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/La\\_Constancia\\_\(ferrer%C3%ADada\)](http://es.wikipedia.org/wiki/La_Constancia_(ferrer%C3%ADada))

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/The\\_M%C3%A1laga\\_Electricity\\_Company](http://es.wikipedia.org/wiki/The_M%C3%A1laga_Electricity_Company)

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://curiososincompletos.wordpress.com/2012/02/05/vestigios-de-la-industrializacion-malaga-desconocida/>

Patrimonio inmueble de Andalucía, Junta de Andalucía. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://www.iaph.es/patrimonio-inmueble-andalucia/resumen.do?id=i187522>

Museo Automovilístico. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://www.museoautomovilmalaga.com/museo/>

Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: [http://es.wikipedia.org/wiki/Museo\\_Automovil%C3%ADstico\\_de\\_M%C3%A1lag\\_a](http://es.wikipedia.org/wiki/Museo_Automovil%C3%ADstico_de_M%C3%A1lag_a)

Bike2malaga. Recuperado: 2013, 24 de Junio, Disponible en: <http://www.bike2malaga.com/>

Chimeneas y Patrimonio. Recuperado: 2013, 05 de Julio, Disponible en: <http://www.chimeneasypatrimonio.tk/>

#### **4.3. DOCUMENTOS SONOROS**

Marín, J. F. (13 de Mayo de 2013). Conociendo Málaga, dedicado al Patrimonio Industrial. (S. M. Isabel Ladrón de Guevara, Entrevistador)



## **ANEXOS**

### **Anexo 1: Folleto turístico en español**

## **Anexo 2: Folleto turístico en inglés**