

El ferrocarril como factor determinante al proyectar la arquitectura industrial harinera: el caso andaluz⁺

The railway as a key factor in the making of flour industry architecture:
the Andalusian case

Sheila Palomares Alarcón*

Profesora Auxiliar Convidada

CIDEHUS (Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora) – IIFA (Instituto de Investigação e Formação Avançada), Universidade de Évora

Resumen: En los albores del siglo XX, en Andalucía, fueron numerosas las industrias harineras que se fueron adosando a las líneas del ferrocarril aprovechando este medio para transportar sus mercancías. No obstante, la influencia del ferrocarril sobre estas industrias fue más que un soporte, fue un factor determinante a la hora de elegir su emplazamiento, normalmente próximo a la estación ferroviaria, y fue un elemento decisivo a la hora de diseñar su arquitectura. Con este artículo se pretende estudiar algunos ejemplos significativos de fábricas de harina construidas junto a las líneas del ferrocarril y analizar cómo se diseñaron sus fachadas orientadas hacia el tren como si se tratase de un escaparate.

Palabras clave: Ferrocarril, Industria harinera, Arquitectura industrial, Andalucía (España)

Códigos JEL: L66, L74, L92, Y9

⁺ Este trabajo ha sido financiado por fondos nacionales a través de la Fundação para a Ciência e a Tecnologia en el ámbito del proyecto CIDEHUS-UIDB/00057/2020.

* Contacto: CIDEHUS – Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora, Palácio do Vimioso, Largo do Marquês de Marialva, n.º 8, Apartado 94, 7000-809 Évora – Portugal. E-mail: sheila@uevora.pt.

Abstract: In the beginning of the twentieth century, in Andalusia, there were numerous flour industries connected to railway lines, benefitting from them to transport their goods. However, the influence of the railway on these industries was more than just a mere supporting infrastructure; it was a key factor when choosing its locations, usually close to the railway station, and it was a crucial element when designing its architecture. The main aim of this paper is to study some significant examples of flour mills built next to railway lines and analyse how their facades were designed facing the train as if they were showcases.

Keywords: Railway, Flour industry, Industrial architecture, Andalusia (Spain)

JEL Codes: L66, L74, L92, Y9

El ferrocarril como factor determinante al proyectar la arquitectura industrial harinera: el caso andaluz

[Fecha de recepción del original: 19.7.2021; fecha de aceptación: 13.12.2021]

Sheila Palomares Alarcón

Professora Auxiliar Convidada

CIDEHUS (Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora) – IIFA (Instituto de Investigação e Formação Avançada),
Universidade de Évora

1. Introducción

Este artículo se centra en analizar cómo el ferrocarril ha influido en la selección del emplazamiento y en el diseño de las fábricas de harina modernas instaladas junto a las vías del ferrocarril en Andalucía (España).

Entiéndase por fábrica de harina moderna aquella que integró tres fases para la obtención de la harina: limpia, trituración y cernido¹; y que utilizó molinos cilíndricos, planchister, sasores, etc. conectados por un sistema de tubos que atravesaban las distintas plantas de la industria.

Las primeras compañías que instalaron este sistema, también llamado austrohúngaro, fueron Daverio y Bühler². Era habitual que los industriales colocaran en las fachadas principales de sus fábricas un gran cartel con el nombre de la fábrica y con las palabras “Sistema Daverio”, anunciando así que en esa industria se utilizaba la más moderna tecnología para producir harina (Palomares y Revilla, 2008).

Para poder albergar estos avances tecnológicos³ el proceso industrial requería un desarrollo en altura, motivo por el cual las modernas harineras tenían diferentes plantas y

¹ Sobre la molienda económica ver: Nifo, 1992, pp. 305-306.

² Sobre este proceso productivo y su maquinaria ver: Palomares y Revilla, 2018.

³ El molino cilíndrico lo inventó Jacob Sulzberger en 1836, la primera fábrica de harinas moderna se instaló en Budapest en 1842 y el planchister lo inventó Haggennmacher en 1887, iniciándose una nueva en la producción de harina y en sus instalaciones industriales a nivel mundial (Palomares, 2020a, p. 55).

respondían arquitectónicamente a fábricas de pisos (Sobrino, 1998, p.73). Se construyeron principalmente entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX.

En Andalucía se desconoce un estudio con visión de conjunto en el que se hayan inventariado las fábricas de harinas modernas que se construyeron en la comunidad autónoma. Tampoco se conoce ningún análisis en el que se haya estudiado la relación entre estas industrias y el ferrocarril; aunque del ferrocarril en sí hay bastantes estudios como los de Cuéllar y Sánchez (2008), Sobrino (2008), Parejo (2008), Cuadros (2010) o Gavira y Ventura (2017).

A nivel provincial hay varias publicaciones sobre harineras como la de Reyes (1996) para la provincia de Granada o la de Moreno y López (2011) para las harineras cordobesas. Además, hay alguna bibliografía sobre la arquitectura industrial en general con un espacio dedicado a estas industrias como, por ejemplo, el análisis de Sobrino para Andalucía (1998) o el de Palomares (2020a) para las arquitecturas vinculadas a la producción de harina y aceite en la provincia de Jaén.

Aunque no es objetivo de esta investigación realizar un catálogo de las fábricas de harina modernas que se construyeron en Andalucía, sí se han creado las bases para un futuro inventario con el objetivo de poder identificar las harineras más importantes y/o conocidas y poder seleccionar así los casos de estudio para esta investigación.

Para ello, en primer lugar, se ha realizado una exhaustiva revisión bibliográfica y se han rastreado varias bases de datos patrimoniales como la del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico (IAPH) (guiadigital.iaph.es). Ha sido muy importante la consulta de prensa y de blogs especializados en patrimonio industrial como *Patrimonio Industrial Harinero* (harineras.blogspot.com) de Javier Revilla Casado o *Patrimonio Industrial Arquitectónico* (patriindustrialquitectonico.blogspot.com) de Diana Sánchez Mustieles.

A posteriori y con la intención de localizar para cada estudio de caso planimetría en la que viniera representada la industria y su relación con el ferrocarril se han consultado distintos archivos como el Archivo Histórico Ferroviario, el Archivo Municipal de Málaga, el Archivo General de la Universidad de Extremadura y el Catálogo Digital de Cartografía Histórica del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Cabe especificar que se ha considerado imprescindible para seleccionar los estudios de caso que existiera documentación gráfica de la fábrica en la que se representara su ubicación con respecto a las líneas del ferrocarril.

El resultado de este análisis previo nos ha llevado a organizar a las fábricas de harina modernas en dos grupos principales: las electro-harineras y las fábricas de harinas que solo producían harina, aunque puntualmente podían tener otra actividad asociada como la Fábrica de harinas y tejidos de yute Sánchez Pastor de Peñaflor en Sevilla (Sobrino, 1998, p. 73).

Las electro-harineras, en general, se ubicaron cerca de los cursos de los ríos y podían estar o no próximas a las líneas del ferrocarril, mientras que las fábricas de harinas de mayores dimensiones se ubicaron, bien junto al ferrocarril o bien en municipios por los que pasaba el ferrocarril, de manera que podían tener rápidamente acceso a este medio de transporte.

Dado que uno de los objetivos de este artículo es analizar el diseño de las harineras y la influencia que haya podido tener el ferrocarril en la toma de decisiones en la fase de proyecto, nos vamos a centrar en las fábricas que se ubicaron junto al ferrocarril.

Después de realizar un profundo trabajo de campo y de analizar las fuentes primarias y secundarias, se han seleccionado tres antiguas fábricas de harina para esta investigación: as Fábricas de harinas San Simón (Málaga), la Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza de Andújar (Jaén) y la Fábrica de harinas San Francisco de El Carpio (Córdoba); respectivamente, una situada en una ciudad, que fue demolida, una situada en un municipio de más de 200.00 habitantes, que se encuentra abandonada y una situada en un municipio de menos de 5.000 habitantes que también se encuentra en desuso.

2. Fábricas de harina y ferrocarril en los albores del siglo XX en Andalucía. Estudio de casos

En 1927, el ingeniero de caminos José María Álvarez en su estudio sobre el trazado más conveniente para el ferrocarril Jaén-Granada, describía que el ferrocarril es un “instrumento de trabajo” que debía ser susceptible de crear riqueza; la mayor posible, en el menor tiempo necesario y por la mayor zona de influencia. Resaltaba la importancia que deberían tener sus trazados para que abarcasen zonas de gran abundancia agrícola e industrial como ejemplo, Priego de Córdoba o Alcalá la Real.

No es preciso que la zona que haya de cruzar una línea determinada tenga una intensidad de tráfico capaz de sostener el ferrocarril que se construyese, para que éste pueda crearse y vivir. Basta que se extienda por comarcas cuyas riquezas naturales puedan ser desarrolladas en la proporción conveniente para que el ferrocarril llegue a tener vida próspera (Álvarez, 1927, p. 3).

Es decir, el ingeniero destacaba el potencial del ferrocarril como elemento de conexión cuyo trazado debía pasar por zonas de producción o áreas industriales, corroborando las palabras de Antón Miguel Bernal quien argumenta que los elementos que determinaron los trazados en Andalucía fueron dos: “la densidad de población en núcleos urbanos y la multiplicidad de mercados subregionales a través de los que se desarrollaba la actividad económica andaluza del siglo XIX” (Bernal, 2008, p. 48).

El mismo autor matiza que, desde la oferta, no fue tan importante el ferrocarril vinculado a las producciones agrícolas (si lo comparásemos con los ferrocarriles portuarios) porque a finales del siglo XIX en Andalucía no había grandes excedentes que exportar al comercio nacional ni estaban aún desarrolladas a nivel industrial las producciones de tabaco, remolacha o algodón.

A esto habría de sumar que la transformación de materias primas como las aceitunas o las uvas para producir aceite y vino se realizaba en instalaciones industriales próximas a las zonas de producción, luego no requerían la presencia del ferrocarril junto a sus industrias. Sin embargo, sí fue decisivo su trazado para la distribución del aceite de oliva y del vino, productos destinados a la exportación, lo que estimulaba los

flujos de transporte hacia los puertos de embarque (Bernal, 2008, p. 50). A esto habría que añadir que:

Las actividades agroindustriales parecen compartir unas características comunes: gran peso de la materia prima agrícola, pequeño valor añadido bruto, predominio de la demanda local por el elevado coste de los transportes, comercialización al por mayor de un producto escasamente diferenciado, pequeña dimensión de la empresa, localización preferente cerca de las zonas productoras de la materia prima agraria o de zonas urbanas muy pobladas, existencia de regulaciones favorables a los productores agrarios, o mercados protegidos de la competencia exterior (Montañés, 2013, p. 120).

El análisis que realiza Parejo (2008, pp. 67-68) de las ciudades industriales andaluzas y la red ferroviaria regional hasta 1926 muestra, por un lado, que gran parte de estos núcleos de población como, por ejemplo, Málaga, Granada, Sevilla o el Puerto de Santa María, consiguieron durante este periodo pasar de una industria dispersa a una industrialización; y, por otro lado, la existencia de una estrecha relación entre las líneas del ferrocarril y las ciudades industriales⁴.

No obstante, las nuevas industrias no solo se instalaron en las ciudades industriales donde la expansión urbana está ligada a la industrialización, donde abunda la mano de obra y donde se acumulan las infraestructuras urbanas y las viviendas vinculadas a las personas implicadas en el proceso industrial (Alves, 2015, p.27); sino que también se repartieron dispersas por el territorio andaluz, próximas a las líneas del ferrocarril, llegando incluso en algunas ocasiones a tener apartadero propio.

La red ferroviaria en Andalucía fue fundamental para la actividad empresarial, principalmente para la minería y para la producción agraria, al facilitar la conexión entre las materias primas y los productos con el comercio exterior. Su impacto fue importante en la estructura económica desde el punto de vista demográfico y territorial, influyendo en la vertebración, en el crecimiento y en la concentración de la población⁵ principalmente hasta los años cuarenta del siglo XX.

Recordemos que el primer tramo de ferrocarril inaugurado en Andalucía fue en 1854⁶. Conectaba Jerez y el Puerto de Santa María y estaba vinculado a la producción de vino. El trazado continuó creciendo hasta conectar Sevilla y Córdoba y se acabó en 1860.

⁴ La llegada del automóvil durante las primeras décadas del siglo XX desbancó al ferrocarril del dominio de los mercados interiores y comenzó a hacerlo en los mercados exteriores sobre todo en las economías lejanas al mar (Parejo, 2008, p. 56).

⁵ El trazado del ferrocarril planeado para Andalucía en 1852 estimaba llegar a una población de 1.356.950 habitantes (dejando fuera 559.484 residentes) distribuida en 33 ciudades de rango mayor-medio, 24 de rango medio-pequeño y 70 lugares (Sobrino, 2008, p. 22).

⁶ Según Cuéllar (2008a) el “primer impulso ferroviario en Andalucía” se desarrolló entre 1851 y 1880. No obstante, ya en 1829 se solicitó la concesión de una línea ferroviaria entre Muelle del Portal y Jerez de la Frontera destinada al transporte de vino, la primera de España, pero no se llevó a cabo. Hasta ocho años después España no consiguió instalar su primera línea de ferrocarril, fue en 1837, en Cuba, entre la Habana y Güines (Guerrero, 2021) y en la península, hasta 1848 no se construyó la primera línea entre Barcelona

Entre la década de los sesenta y la década de los setenta del siglo XIX se construyó gran parte de la red ferroviaria de la parte occidental de Andalucía⁷ debido a la importancia que tenía en este territorio la industria agroalimentaria, aunque también la metalurgia, la química y la cerámica.

Según Gavira y Ventura (2017, pp. 289-290) en 1880 había dos grandes compañías en Andalucía, la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (adelante MZA) que gestionaba unos 300 km y que monopolizaba el transporte hacia el norte del país y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que gestionaba casi 700 km y que se encargaba de transportar los vinos de Málaga y Jerez, el aceite de Córdoba y Jaén, el plomo de La Carolina-Linares, el hierro y los tejidos de las industrias de Málaga y el carbón y el trigo que llegaba de Europa.

El ferrocarril facilitaba la movilidad de mercancías y de personas⁸ y potencializaba las actividades económicas existentes y el desarrollo de otras nuevas. Fue el principal agente de humanización de Andalucía durante el último tercio del siglo XIX provocando la valorización de los espacios agrarios según su proximidad con las redes

y Mataró. El proyecto fue de unos ingenieros ingleses; y de Inglaterra vinieron las locomotoras y el resto del material (recordemos que este medio de transporte se instaló por primera vez en Inglaterra en 1825). Cabe especificar que, mediante Real Decreto, en 1844, se estableció que el ancho de las líneas tuviera 1.674 mm, lo que hizo que el país se aislara con respecto a Europa donde se había establecido un ancho de 1.435 mm. Sí permaneció unido a Portugal donde también se diseñaron las líneas de 1.674 mm para que el país pudiera estar conectado con España. El Marqués de Salamanca, en 1851 unió Madrid con Aranjuez con la intención de promover el transporte por ferrocarril desde la capital hasta el puerto de Alicante. Solo cuatro años después en España se alcanzaron los 400 km de vías. En 1855, con la Ley General de Ferrocarriles comenzó la segunda etapa de la implantación del ferrocarril en España que promovía la inversión de capital extranjero y el desarrollo de la instalación de las vías con una fuerte compartimentación estatal. Así se construyó la firma MZA en 1856 o la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en 1858. En 1877 se dictó la segunda Ley General de Ferrocarriles para construir 3.300 km de vías estrechas que se unieron a las principales. En esta tercera etapa se promovió la creación de pequeñas compañías privadas y en el inicio de la Primera Guerra Mundial la red española estaba prácticamente acabada, sumando 10.000 km de vía ancha y 5.000 km de vía estrecha. En 1924 se promulgó el Estatuto Ferroviario que concedía incentivos a las empresas que renovaran las infraestructuras ferroviarias y en 1941 fue nacionalizada la red ferroviaria de vía larga, constituyéndose su organismo de gestión: RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles). En 1955 se modificaron las vías para llegar a 1.668 mm (Gavira y Ventura, 2017, p. 287). En los años 60 se lanzó un plano de modernización, pero pocas transformaciones tuvieron lugar en ese periodo, solo a partir de 1981 con el Plano de Transporte Ferroviario se inició a modernizar la red creando en 1992 la primera línea de alta velocidad que unió Madrid con Sevilla (Alves, 2008, pp. 40-42).

⁷ Se finalizó la conexión entre Córdoba y Venta de Cárdenas (Ciudad Real); la Cádiz-Madrid; la Córdoba-Málaga con Granada y otros ramales transversales como la conexión de Córdoba con la zona minera de Belmez; y la de Sevilla con Marchena-Osuna-Utrera-Alcalá de Guadaíra para transportar más fácilmente los aceites, cereales y el pan. En este periodo se habían unido todas las capitales andaluzas por ferrocarril excepto Jaén y Almería (Gavira y Ventura, 2017, p. 289).

⁸ Se considera necesario resaltar que el transporte de mercancías por ferrocarril estuvo estrechamente ligado a la exportación de minerales, principalmente desde las últimas décadas del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial. No obstante, ya en los años 1940, el tráfico de mercancías agrarias comenzó a ser cada vez más frecuente por ferrocarril, aunque siempre en una demanda más reducida que la ligada a la minería. Tampoco tuvo la acogida que se esperaba por parte de los viajeros, ni después del segundo impulso ferroviario, hecho justificado por las compañías ferroviarias por la competencia que suponía el transporte mecanizado por carretera (Cuéllar, 2013, p. 96).

ferroviarias, permitiendo la modernización de cultivos y la expansión de nuevas especies (Sobrino, 2008, pp. 22-23).

En los últimos años del siglo XIX la red que vertebraba la región ya había ejecutado gran parte de los trazados de la parte oriental de Andalucía. Se finalizó el trazado que unía Espeluy con Jaén, el que unía Linares con Almería y se construyeron numerosos cables aéreos y trazados de vía estrecha para conectar las minas y los puertos y así dar salida a los minerales más rápidamente.

En este periodo, coincidiendo con el “segundo impulso ferroviario en Andalucía, 1880-1941” (Cuéllar, 2008b), fueron numerosas las fábricas de harina modernas que se instalaron en Andalucía junto a las líneas del ferrocarril (Palomares, 2020a, p. 53).

Con frecuencia su emplazamiento fue junto a los edificios de viajeros, formando parte de uno de los paisajes-tipo surgidos tras la industrialización más representativos: el barrio-estación.

Se generó un espacio industrial, el barrio-estación, compuesto en numerosas casos-tipo por la estación, la vía férrea, los almacenes, una harinera, la almazara, el taller metalúrgico o la fábrica de abonos y, todo ello, presidido por la verticalidad de las chimeneas y el ritmo constante del reloj, marcando el paisaje de forma indeleble por la magnitud de esta nueva presencia física de la ingeniería y la arquitectura de escala y carácter territorial (Sobrino, 2008, p. 8).

En el barrio de la estación se configuraron espacios no regularizados ante la falta de un planeamiento general, aparecieron nuevos usos, se consolidaron tejidos industriales, fue un “laboratorio de nuevas arquitecturas, tanto en lo que se refiere a la introducción de nuevos materiales y tipologías como a la novedad permanente de la llegada de nuevos estilos” (Sobrino, 2008, p. 22).

Os primeiros conjuntos, geralmente periféricos em relação à cidade, com a estação e as suas instalações de apoio, espalhadas ao longo das linhas, com feixes de vias e máquinas para manobras, oficinas de manutenção e lavagem, rotundas, armazéns, cocheiras, depósitos, provocaram, só por si, uma ocupação e um impacto considerável nesse território. Em muitos casos, esta estrutura atrai de imediato, para a sua proximidade, várias fábricas e indústrias, construindo-se também ramais ferroviários próprios para facilitar o transbordo e o transporte dos materiais, das mercadorias, dos produtos ou mesmo dos próprios operários. Finalmente acontece com alguma frequência que estas situações proporcionem a construção de refeitórios ou casas de pasto, mercearias, habitações, escolas, ou outros equipamentos de apoio destinadas aos trabalhadores ferroviários ou às famílias, gerando bairros ferroviários ou mesmo aglomerados inteiros” (Alves, 2008, p. 645).

Según Alves (2008, p. 107) los casos de alteración urbanística del ferrocarril provocados por el planeamiento urbanístico se podrían clasificar como:

- La línea férrea como límite de urbanización – el hecho de que las líneas aparecieran antes que el planeamiento urbano hizo que en muchos casos fuera un elemento mal integrado en su contexto urbano. El autor, refiere, además, que los propios urbanistas no se han ocupado del papel que ocupa el ferrocarril en la ciudad, considerándolo, en algunos casos, como un elemento meramente industrial, segregándolo o incluso omitiéndolo.
- La línea férrea como frontera – el hecho de que haya ciudades en las que el crecimiento urbano se desarrolló a un lado y al otro de las vías pudo acarrear una segregación funcional, creando a veces periferias difíciles de encuadrar urbanística o socialmente, áreas industriales segregadas de las ciudades o líneas frontera delimitadora como característica formal, ambiental o social.
- Línea férrea como elemento director estructurador de la urbanización – refiere como casos en los que se integraron en la ciudad las dos principales estaciones monumentales construidas en Portugal: la Lisboa-Rossio (1887-1890) y la Porto-São Bento (1896-1900-1916).

Otras veces, bien donde se producía un cruce de vías o bien donde se establecía una zona con gran vínculo con el sector primario o industrial, lo que fuera una pequeña estación periférica se convirtió con el paso del tiempo en polo muy fuerte, dinamizador del crecimiento urbano.

A continuación se muestran tres estudios de caso en los que el ferrocarril, en el origen de su instalación, provocó dos planteamientos urbanos diferentes: por un lado, la Fábrica de harinas San Simón donde la línea férrea fue un elemento estructurador de la urbanización, en este caso de una zona industrial de Málaga junto al puerto; y por otro lado, la Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza de Andújar y la Fábrica de harinas San Francisco de El Carpio, sendas fuera del núcleo urbano de sus municipios, ubicadas muy próximas al edificio de viajeros, en unas zonas con gran vínculo con el sector primario y que con el paso del tiempo generaron importantes polos industriales.

2.1. Fábrica de harinas San Simón, Málaga

Según Camacho y Morente (2005, pp. 99-101) Málaga, entre 1842 y 1897 prácticamente dobló su población, pasando de tener 69.853 a 125.597 habitantes⁹. El crecimiento industrial que experimentó la ciudad, unido al éxodo rural y, por tanto, al aumento demográfico de Málaga, generaron una serie de transformaciones que hicieron

⁹ Sobre el fenómeno de la población urbana y su vínculo con el ferrocarril, ver, por ejemplo: Morillas, 2014 o Morillas et al., 2012. Sobre la interacción de la red ferroviaria y las ciudades desde el punto de vista de la Historia Económica ver: Alonso, Ortúñez y Zaparaín, 2021.

aparecer distintas normativas que regularizaron las distintas intervenciones que se desarrollaron en la ciudad.

Así, en 1884 se publicaron unas nuevas *Ordenanzas Municipales* (las anteriores eran de 1611) que orientaron las diferentes actuaciones urbanas que se produjeron en Málaga en este periodo como fue la ordenación de algunos sectores periféricos entre los que se encontraba el Huelín, trazado en 1869 y concebido como un ensanche urbano.



Figura 1. Harinera San Simón, Málaga (s. f.)

Fuente: Biblioteca Cánovas del Castillo, MLG_POSTAL_0096. Biblioteca virtual de la provincia de Málaga, bibliotecavirtual.malaga.es/es/consulta/registro.cmd?id=21452

En Málaga durante la segunda mitad del siglo XIX se experimentó una gran actividad arquitectónica en la que el historicismo y el eclecticismo tuvieron una gran presencia como opciones estilísticas. En este contexto se erigió una de las mayores harineras que se instalaron en la ciudad a finales del siglo XIX: la Fábrica de harinas de la Sociedad Mercantil Simón Castel (figura 1) también conocida como Harinera San Simón, localizada en el Camino de Churriana (actual Héroe de Sostoa), en el Huelín y demolida en los años setenta del siglo XX.

La harinera, diseñada por el arquitecto malagueño Tomás Brioso Mapelli (1854-1908)¹⁰ quien expresó en la misma su gusto por lo ecléctico (Sánchez, 2015, p. 1248), ya se había construido en 1906 (figura 2) cuando se proyectó y construyó el apartadero y estuvo completamente operativa al menos, desde 1909 (Rodríguez, 2012, p. 6).

No se conoce exactamente la fecha de su construcción ni la fecha en la que Tomás Brioso ocupó el cargo de arquitecto municipal en Málaga. Sí se sabe que entre los

¹⁰ Se tituló en 1879 cuando se trasladó a Badajoz donde fue arquitecto municipal hasta finales del XIX, antes de volver a Málaga (Sánchez, 2015, pp. 1248-1249; Méndez, 2012, p. 82).

últimos proyectos firmados por el arquitecto en Badajoz están el mercado municipal¹¹ firmado en 1890 (el arquitecto no se encargó de las obras) y el proyecto de barriada en los terrenos inmediatos a la estación de ferrocarril de 1892 (Lozano, 2005, p. 261). El arquitecto estuvo en el Ayuntamiento de Málaga al menos entre 1896¹² y 1906 cuando renunció al cargo de arquitecto municipal¹³.

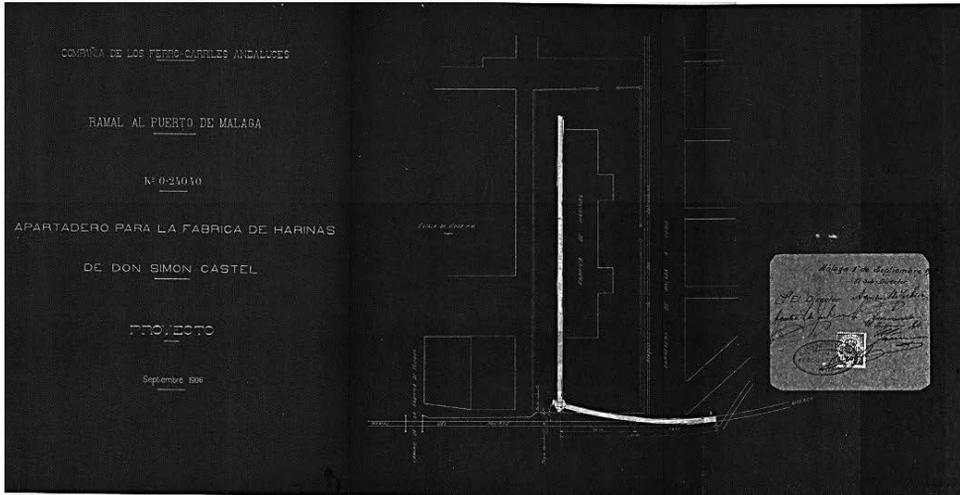


Figura 2. Apartadero para la Fábrica de harinas de Don Simón Castel. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Ramal al Puerto de Málaga. Proyecto. Septiembre de 1906. Lo firma Agustín Sáenz de Juberá, director.

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, A-0013-012, Expediente sobre el proyecto de construcción de un apartadero, para el servicio de la Fábrica de harinas de la Sociedad Mercantil Simón Castel

En este contexto, y después de analizar la cartografía histórica de Málaga de ese periodo como es el Plano de Málaga de 1892 (Cerdeja y Pérez) y el Plano de Málaga de 1913-1919 (Chías y Carbó) se ha podido observar (figuras 3 y 4) una misma construcción de planta rectangular en el mismo lugar en el que se situara la Harinera San Simón. Además, el detalle de la descripción del plano del proyecto de construcción de un apartadero (figura 2) en el que se describe el nombre de las calles y el de los caminos (como el del camino de la fábrica de tejidos situada al sur de esta) nos permite formular la hipótesis de que la industria ya se hubiera edificado o estuviera en fase de construcción en 1892.

La fábrica de harinas se ubicó próxima a la estación de ferrocarril de Córdoba a Málaga, junto al ramal del puerto de Málaga, desde donde salía el apartadero propio cubierto (a partir de 1913-1919 también pasaba junto a la harinera las líneas del tranvía eléctrico).

¹¹ Archivo General, Universidad de Extremadura, 31-10378.

¹² Archivo Municipal de Málaga, CA-8548-1.

¹³ Archivo Municipal de Málaga, CA-2599-184.

Los principales objetivos de este ferrocarril fueron, por un lado, el establecimiento de una vía comercial fluida con las provincias de Córdoba y Jaén, cuyos productos agrícolas y materias primas representaban una oportunidad para el comercio de Málaga y su puerto marítimo. También, en sentido inverso, se convertía en una forma de introducción de los productos malagueños hacia el territorio interior. El otro gran objetivo de este ferrocarril era el enlace de la industria malagueña con el carbón de Espiel y Belmez, situados en el norte de la provincia de Córdoba. Este proyecto suponía un intento de incrementar la actividad comercial en torno al puerto de Málaga, mediante la construcción de una vía alternativa a la ruta tradicional que se dirigía hasta el puerto de Sevilla a través del Valle del Guadalquivir (Cuadros, 2010, pp. 143-144).

No fue la única industria instalada en las proximidades de la estación. Si observamos el plano de 1892, al sur de la harinera estaban la Fábrica de hilados La Industria Malagueña (1846) y la ferrería La Constancia (1833); y en el plano de 1913-1919 se lee, al norte de la estación, una Fábrica de tejidos que sería La Autora (1856). Todas estas industrias no debían su ubicación original a la instalación del ferrocarril ya que el ferrocarril de Córdoba a Málaga no se inauguró hasta 1865¹⁴.

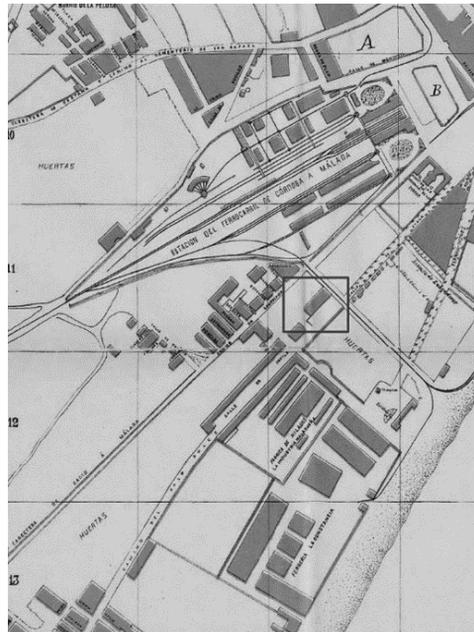


Figura 3. Industrias junto a la Estación de Ferrocarril de Córdoba a Málaga en 1892. Posible situación de la fábrica de harinas San Simón

Fuente: Elaboración propia tomando como base el Plano de Málaga (Cerdeja y Pérez, 1892)

¹⁴ Archivo Municipal de Málaga, Vila, s. f.

El diseño de esta fábrica no era el más habitual¹⁶ para las fábricas de harina modernas construidas en España que consistían en un edificio principal de marcado carácter industrial, normalmente de planta rectangular, de varias plantas de altura (dependiendo del tamaño de la fábrica), perforado por numerosos huecos y rematado por una cubierta a dos aguas (Palomares, 2020a, p. 59).

En este caso nos encontramos ante un edificio de cuatro plantas de altura, en cuya fachada principal destacaba en la parte central un frontón coronado por un reloj, que según Rodríguez (1999, p. 251), le daba un cierto aire de casa consistorial y en el que se leía el nombre de la fábrica.

Un friso con triglifos y metopas corría bajo el alero que coronaba su última planta, a la que se superponía una extensa azotea delimitada por una balaustrada. El edificio fabril se emplazaba en una parcela más amplia que delimitada un pretil con pilares de ladrillo y verja de hierro, creando un espacio apto para que evolucionasen los numerosos carros que se encargaban de distribuir la mercancía. No obstante, la fábrica disponía de los últimos adelantos técnicos, cuadra propia, equipo de carpinteros y acceso de ferrocarril directo hasta el interior. Prueba de la pretensión de mantener al día su infraestructura técnica es la instalación de un nuevo motor de gas en 1913, tras el informe positivo del arquitecto municipal Manuel Rivera Vera (Rodríguez, 1999, p. 251).

Se trataba de una fábrica de harinas moderna, es decir, con molturación mediante molinos cilíndricos, sistema Daverio y cernedores planchister (Rodríguez, 2012, p. 6). Aunque no se han localizado imágenes o información que hiciera referencia a su interior, probablemente en la planta baja, en la que los huecos en la fachada eran más pequeños y ligeramente coronados con arcos rebajados¹⁷, estaría el motor y el sistema de correas y poleas; en la planta primera los molinos; en la planta segunda los conductos de transmisión y en la planta tercera los planchisters (Palomares, 2020a, p. 59).

Es probable que otros edificios repartidos por la propiedad, probablemente de solo una planta, se utilizaran para el almacenamiento de los cereales y de los sacos de harina y salvado.

Normalmente, en esta tipología de fábrica la fachada principal solía estar más cuidada en el detalle que la posterior, ya que era la *imagen* de la industria, siendo la trasera más funcional. En este caso, y después de analizar las imágenes de las que disponemos, la fotografía de la figura 1 y una vista aérea de Málaga de los años cincuenta¹⁸, sabemos que todas las fachadas de la industria tuvieron un tratamiento exterior semejante, aunque el frontón donde colocaron el nombre de la fábrica lo pusieron en la fachada noroeste, la orientada hacia la antigua carretera de Churriana. Además, en la citada vista aérea se puede

¹⁶ No obstante, no fue la única. Existen otros ejemplos de harineras modernas diseñadas bajo los parámetros arquitectónicos de la arquitectura civil como es el caso de la fábrica de harinas Fontecha y Cano SA, también conocida como San Francisco construida en Albacete en 1916 (Sánchez, 2017, p. 21).

¹⁷ Este tratamiento diferenciado en los huecos de la fachada también se puede observar, por ejemplo, en la fábrica de harinas Nuestra Señora del Rosario de Fuerte del Rey (Palomares, 2020a, p. 88).

¹⁸ *Atlas de Historia Económica de Andalucía*, SS, XIX-XX.

observar que la cubierta era transitable y que en ella había vegetación y una gran alberca, cuya agua, probablemente, se utilizaría para el funcionamiento de la fábrica.

Cabe llamar la atención sobre la terraza ya que aunque era habitual en el siglo XIX que entre la nueva clase burguesa estuviera de moda el jardín y el culto al verde como propio del estatus social (Sambati, s. f.), motivo por el cual se vieron monumentales jardines no sólo en las residencias sino también en las industrias¹⁹, no era habitual encontrar estos espacios ajardinados en las cubiertas de las industrias, entre otras cosas, porque solían tener cubiertas a dos aguas y grandes superficies de terreno que les permitían tener grandes patios.

En la figura 1 se intuyen sillares en la fachada. Se desconoce si este fue su revestimiento o su sistema constructivo. Tampoco se han localizado referencias sobre su color. En este periodo, principalmente a finales del siglo XIX, hubo una tendencia por parte de la arquitectura burguesa, historicista, regionalista y modernista que

recuperó la ornamentación y los valores estéticos del color, sobre todo a través de los distintos materiales y sus brillos y texturas particulares. Los interiores también incluyeron de nuevo decoraciones pictóricas, sobre todo en los techos de las dependencias nobles (Montijano, 1999, p. 498).

Málaga el 1 de enero de 2020 tenía una población de 578.460 habitantes. Es decir, más de cuatro veces y media mayor que la que tenía en 1897. El crecimiento urbano de la ciudad como respuesta al crecimiento demográfico a lo largo de las últimas décadas ha resultado en la transformación del uso del suelo como residencial donde se situaba la harinera San Simón y las otras industrias del Huelín. No obstante, se conserva el ramal del puerto, hoy llamado C. Ferrocarril del puerto y la estación, en la actualidad llamada María Zambrano, que sigue siendo un importante núcleo de comunicación.

2.2. Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza, Andújar (Jaén)

La línea de ferrocarril de Córdoba a Andújar se construyó entre 1858 y 1860; y la de Manzanares a Andújar y Córdoba quedó completamente abierta al público en 1865 (Cuadros, 2010, p.139). Esta estructura ferroviaria supuso una división en la concepción de la ciudad de Andújar en la que se han asociado usos y tipologías diferentes según las áreas, así el suelo residencial es predominante en la ciudad histórica; y el suelo industrial se localiza junto a la estación del ferrocarril.

La Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza se construyó en 1915 (Palomares, 2020a, p. 82) aunque dos años antes se iniciaron los trámites para su construcción (figura 5). En 1913 José María Bellido solicitó la instalación de la fábrica en la zona de servidumbre del ferrocarril de la estación²⁰ (figura 5) y en 1919 solicitó la instalación de una vía para servidumbre (figura 6) que le fue concedida. Al año siguiente, en 1920 (figura 7) se deslindaron los terreros de la vía para servidumbre. Es

¹⁹ Ver, por ejemplo, la Distileria di Giorgi (San Cesareo di Lecce, Italia) o la fábrica de moagem. J. A. Pacheco Lda. (Tavira, Portugal) (Palomares, 2020b).

²⁰ La estación de Andújar fue construida por MZA (Casuso, 2002, p. 191).

decir, su ubicación fue condicionada a su proximidad a las vías del ferrocarril y al edificio de viajeros, en un área industrial en la que con el paso del tiempo se instalaron otras industrias y dos silos para el almacenaje de cereales en el contexto de la Red Nacional de Silos²¹ (Palomares, 2020a, p. 139) (figura 8).

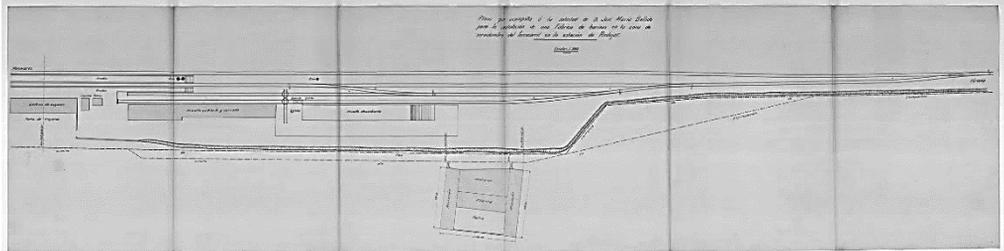


Figura 5. Plano que acompaña a la solicitud de José María Bellido para la instalación de una Fábrica de harinas en la zona de servidumbre del ferrocarril en la estación de Andújar. 1913-1914

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, C-0861-001, Expediente relativo a la estación de Andújar en la línea de Manzanares a Córdoba, 6 de diciembre de 1913/31 de enero de 1914

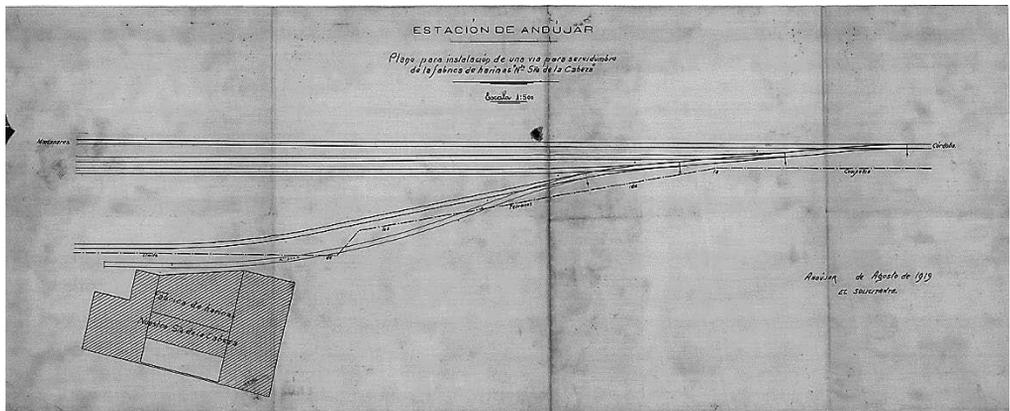


Figura 6. Estación de Andújar. Plano de situación de la vía de servidumbre de la Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza. 1919

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Red Antigua, Servicio de Vías y Obras, caja C-0200, exp. 001/3. Catálogo Digital de Cartografía Histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search

²¹ A mediados del siglo XX el desarrollo urbano del *barrio-estación* estaba “caracterizado por la dispersión y por la desconexión entre las piezas, estando en un estado de completa anarquía y siendo el único nexo de conexión el tejido viario existente” (Herrera, 2011, p. 95).

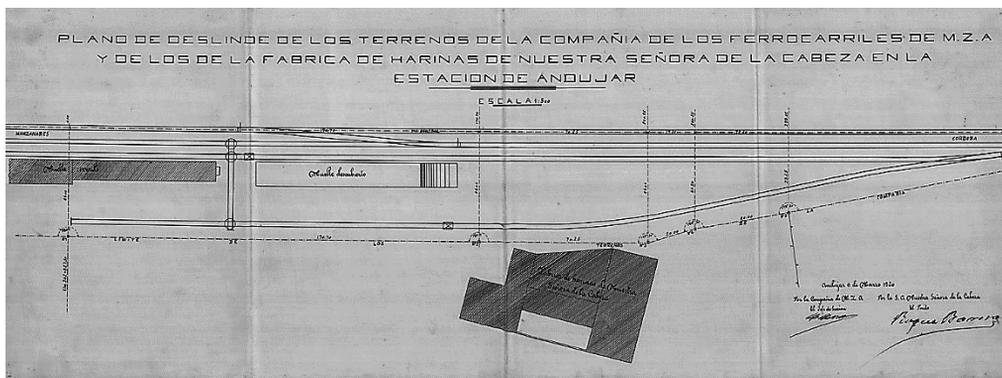


Figura 7. Plano de deslinde de los terrenos de MZA y de los de la Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza en la Estación de Andújar. 1920

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, Red Antigua, Servicio de Vías y Obras, caja C-0200, exp. 001/2, 1920. Catálogo Digital de Cartografía Histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search

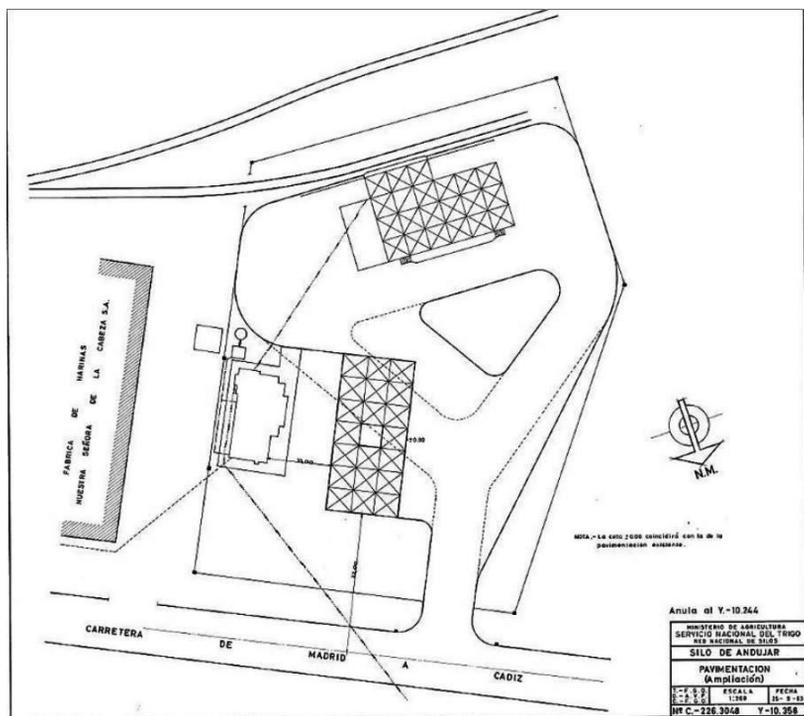


Figura 8. Silos de Andújar. Pavimentación

Fuente: Fondo Español de Garantía Agraria, Archivo General del Servicio Nacional de Productos Agrarios, Silos de Andújar

La fábrica, en la actualidad erigida pero abandonada (figura 9) estaba formada por un edificio principal de planta rectangular, una fábrica de pisos de tres plantas de altura donde se instaló la industria harinera moderna, y dos módulos de dos plantas cada uno, situados de forma simétrica a cada uno de sus lados laterales dedicados al almacenaje de cereal y de producto acabado.

En el primer plano de solicitud de 1913 (figura 5) aparece en planta indicada la distribución de usos. Se especificaba que de forma paralela y adyacente a la fábrica y junto a las líneas del ferrocarril se ubicarían los motores, probablemente en un edificio de planta baja. Además, una cerca alineada con los almacenes cerraría el conjunto y crearía un patio que precedería el acceso principal. Se desconoce si este patio se construyó. Sí se ejecutó una cerca formando un patio en la parte opuesta, en contacto con el ferrocarril que aún se conserva.

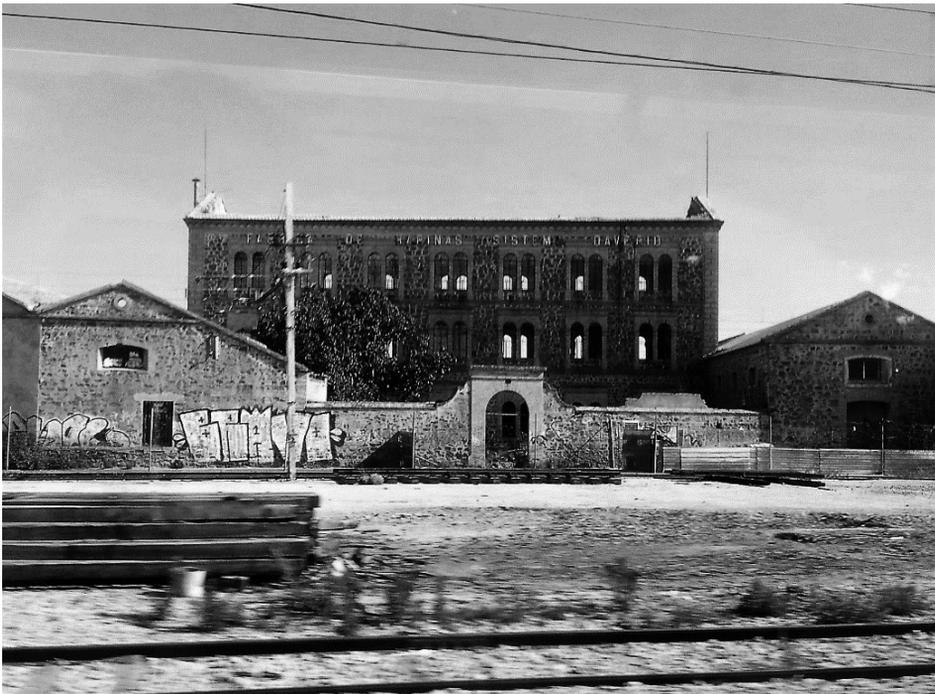


Figura 9. Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza de Andújar

Fuente: Fotografía de Sheila Palomares Alarcón, 2013

Todos los edificios que componían esta fábrica de harinas tenían el mismo tratamiento exterior caracterizado por una mampostería aparejada en la que se disponían varias líneas de impostas que unían los vanos.

Los huecos, verticales, estaban compuestos en la fachada principal por siete ajimeces en la planta segunda y seis en la planta baja y primera ya que una imagen de Nuestra Señora de la Cabeza se situaba en el centro de la fachada, y el acceso estaba coronado con un arco de medio punto.

En la fachada hacia el ferrocarril los siete ajimeces estaban tanto en la planta primera como en la segunda y un gran letrero bajo la cornisa decía “Fábrica de Harinas Sistema Daverio” (figura 9).

La fábrica tenía dos accesos. El principal, precedido por una fuente, por la carretera de la Estación y por donde llegarían los camiones; y el trasero, junto a la línea de Manzanares a Córdoba por donde se accedía a la vía para servidumbre. Es decir, se consideraron las dos fachadas como principales, cada una de ellas mostrando su mejor imagen para un medio diferente.

Las fachadas eran entendidas como una fusión entre el interior y el exterior porque como fábrica de pisos, sus huecos respondían a una necesidad de iluminación y ventilación. En cuanto a su diseño, tenía una fuerte presencia de elementos clásicos como las ventanas germinadas o el remate de la cornisa decorada con ladrillo visto.

En este caso, y a diferencia de la fábrica de harinas San Simón de Málaga, las fachadas laterales tenían un tratamiento diferente, tanto en la sucesión de los huecos como en el tratamiento del contacto con la cubierta, a dos aguas, al estar rematadas por unos rosetones de cruz de evangelista y un ajimez.

Al contrario de lo que ocurrió con la Fábrica de harinas San Simón, demolida y transformado su terreno en un espacio residencial, la Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza se encuentra aún erigida, aunque abandonada, probablemente porque el crecimiento de la ciudad de Andújar se ha ido desarrollando a lo largo de los años al otro lado del río, consolidándose el área junto a la estación del ferrocarril como suelo industrial. También cabe señalar que, aunque Andújar duplicó su población entre el año 1900 y 2020 pasando de 16.302 a 37.975 habitantes, nada tiene que ver con el tamaño de la ciudad de Málaga ni con la configuración urbana de la ciudad.

2.3. Fábrica de harinas San Francisco, El Carpio (Córdoba)

La estación de ferrocarril del municipio de El Carpio se situó, como solía ser habitual, en la periferia del pueblo, lo que hizo, al igual que en el caso de Andújar, que actuara como generadora de un nuevo espacio urbano en el que se asentaron diferentes industrias (Cuadros, 2008, p. 208). Entre ellas, la Fábrica de harinas San Francisco, objeto de esta investigación (figura 11).

Al igual que en el caso anterior, la estación de ferrocarril de El Carpio se construyó en la línea de Manzanares a Córdoba, “uno de los corredores ferroviarios más importantes de España, y sin duda el más transitado de Andalucía que de esta manera queda unida por ferrocarril con la meseta y Madrid” (Cuadros, 2010, p. 147).

Francisco Gavilán Muñoz²², quien era exportador de cereales y aceites, inició en 1920 las obras de una fábrica de harina junto a unos almacenes de su propiedad próximos a la estación de ferrocarril de El Carpio²³.

²² Cuando falleció en 1930 pasó a ser propiedad de su viuda, y cuando ella falleció en 1935, a sus hijos. Pasó a llamarse Hijos de Francisco Gavilán Muñoz, SRC (*Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Córdoba*, 31 de diciembre de 1941, p. 9; *El Defensor de Córdoba*, 2 de septiembre de 1930, p. 1).

²³ *El Defensor de Córdoba*, 4 de noviembre de 1919, p. 2); *El Defensor de Córdoba*, 13 de abril de 1920, p. 1.

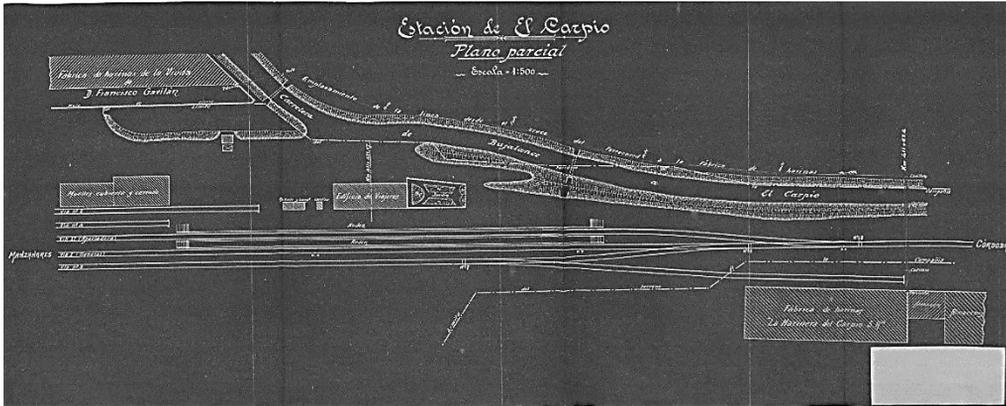


Figura 10. Estación del Carpio. Plano parcial. 1936

Fuente: Archivo Histórico Ferroviario, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, Red antigua, Servicio de Vía y Obras, caja C-0200, exp. 002/11. Catálogo Digital de Cartografía Histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search



Figura 11. Fábrica de harinas San Francisco. El Carpio (Córdoba)

Fuente: Fotografía de Pietro Viscomi, 2021

La harinera, sistema Daverio, abrió sus puertas en 1922, estaba movida por electricidad y tenía un apartadero de ferrocarril propio para embarque y recepción de mercancías (figura 10).

La moderna maquinaria les permitía producir todos los tipos de harina²⁴: fino, entrefino grueso y de trigo recio. Tenía en aquel momento una producción diaria de 45.000 kg de harina de trigos recios y 50.000 kg de harina de trigos blandos. Trabajaba 24 horas continuas en tres relevos.

Se desconoce exactamente hasta cuándo fueron los propietarios de la fábrica los herederos de Francisco Gavilán Muñoz. Sí se ha localizado en la prensa de la época referencia a la inauguración de la fábrica en 1967 por parte de su nuevo propietario, el empresario Francisco Sánchez Polaina, quien también poseía la fábrica de harinas gien-nense Sánchez Polaina (Palomares, 2015, p. 504).

En ese momento la harinera tenía una capacidad de molturación diaria de 80.000 kg a 100.000 kg, es decir, había duplicado su capacidad inicial; y en ella trabajaban sesenta trabajadores.

Posee silos y almacenes para almacenamiento hasta de mil vagones de cereales. Cuenta también con laboratorios para análisis, apartadero de ferrocarril para embarque y recepción de mercancías y está dotada de maquinaria modernísima, para de ella importada de alemana²⁵

Según Moreno y López (2011, p. 145) se trataba de una fábrica de pisos de cuatro plantas de altura. En el sótano se situaba el motor eléctrico; en la planta primera había diez molinos de la casa Daverio; en la planta segunda los tubos de conexión junto con otros dos molinos de las casas Daverio y Francés y Berenguer Hnos.; y finalmente en la planta tercera estaban los planchisters, en concreto eran cinco, de las casas Daverio y Francés y Berenguer, Hnos., cinco sasores dobles de la casa Daverio y otra maquinaria para la limpia del cereal.

En su origen se trataba de una fábrica en forma de U de cuatro plantas, simétrica. Si observásemos su planta de cubiertas, en *el interior de la U* había una construcción de sólo una planta que cercaba el conjunto al que se accedía, a modo de pasillo, por una apertura coronada con un arco de medio punto.

Este acceso, el principal, se realizaba por la carretera de Bujalance junto a la estación de ferrocarril, pero en él que no se realizaba ninguna mención al nombre de la fábrica.

Se trataba de un espacio perforado por numerosas ventanas en todos sus alzados, en concreto, en el longitudinal (fachada norte – orientada a las vías del ferrocarril) había nueve huecos de sección rectangular rematados por arcos rebajados.

²⁴ Además de producir harina también se dedicaban a producir aceite, al almacenaje de sémolas y garbanzos, a la exportación de aceites, trigos y sémolas, a la compraventa de cereales, granos, salvados y caldos, y al negocio de la banca (*La Voz*, 30 de octubre de 1931, p. 7).

²⁵ *Diario de Córdoba*, 13 de julio de 1967.

Se trataba de una fábrica enlucida en color blanco en la que predominaban los elementos decorativos de orden clásico, como lesenas con forma de pilastras o como el decoro de alféizares y dinteles de las ventanas, que combinaban el color teja con el blanco.

El contacto entre la fachada y la cubierta a cuatro aguas se remataba con una cornisa y con un friso decorado con elementos geométricos en color amarillo y azul y un pretil, que ocultaba las tejas. El poyo estaba dividido en tres partes. La parte central estaba coronada por un arco rebajado y en ella colocaron el nombre de la industria en un gran cartel de azulejos en color amarillo y azul en el que se describía y se describe: “Fábrica de Harinas San Francisco Sistema Daverio” (figura 11).

La harinera cerró sus instalaciones en los años noventa y en este momento se encuentra erigida pero abandonada. Dado que no se han localizado datos históricos de la evolución demográfica de El Carpio a lo largo del siglo XX, no se pueden enunciar como en los ejemplos anteriores. Sí sabemos que en 2020 tenía 4.363 habitantes²⁶. No obstante, por las Ortofotos Digitales Pancromáticas de Andalucía de 1956-1957 y 1977-1983, conocemos que la población ha desarrollado su crecimiento urbano hacia la estación del ferrocarril y que la zona en la que se instaló la harinera se ha consolidado como área industrial.

3. Conclusiones

Tener acceso por carretera y por ferrocarril, estar cerca de la estación y tener la posibilidad de construir un apartadero propio se cree que fueron factores determinantes a la hora de elegir el emplazamiento de las fábricas de harinas, ya que son elementos que se han repetido en los distintos casos de estudio.

Es probable que se considerase prioritario tener acceso a un medio de transporte que de forma fácil y rápida transportase las materias primas y/o los productos acabados, y el ferrocarril cumplía con estos requisitos. Además, la proximidad de las industrias al edificio de viajeros facilitaba el traslado de personas y, por tanto, favorecía la posibilidad de desplazamiento de trabajadores, proveedores y otros empresarios.

Aunque todas las harineras se situaron próximas a las estaciones en su origen, el contexto urbano de estas áreas fue diferente para cada uno de los casos. La harinera San Simón de Málaga se ubicó en una zona cuyo trazado urbano estaba en desarrollo y en el que se intercambiaban huertas, viviendas e industrias (figuras 3 y 4); la harinera Nuestra Señora de la Cabeza era la única construcción existente junto al edificio y patio de viajeros, la cantina, los retretes, el muelle cubierto y cerrado y el muelle descubierto (figura 5); y la harinera San Francisco de El Carpio también se instaló junto al edificio de viajeros y los muelles y era la única construcción a ese lado de las vías en ese momento (figura 10).

²⁶ Instituto de Estadística y Cartografía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Comercio y Universidades, *Andalucía pueblo a pueblo – Fichas municipales, El Carpio* www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/ficha.htm?mun=14018.

Partiendo de que el emplazamiento de las fábricas tuviera acceso por ferrocarril y por carretera, la selección del solar dependería de los objetivos de los empresarios, ya que se han observado harineras próximas a la zona de producción, como la de Andújar y la de El Carpio, y otras, como la harinera de Málaga, próximas a un puerto y no a la zona de producción, luego probablemente estas últimas estarían orientadas a la exportación y/o importación de materias primas y/o productos acabados.

Estas arquitecturas formaron parte de su barrio de la estación en el que proliferaban otras industrias, almacenes y a veces, barrios obreros. Tanto en el caso de la harinera de Andújar como en la de El Carpio, aunque estaban aisladas en un principio, con el paso de los años formaron parte de espacios industriales consolidados, probablemente porque estas estaciones se ubicaron fuera del centro urbano y porque estos municipios no crecieron lo suficiente como para que su desarrollo llegase a esta área. Por el contrario, la harinera de Málaga quedó absorbida por el crecimiento urbano y la mayor parte del uso del suelo cambió, desapareciendo las industrias.

Centrándonos en el diseño de las fábricas de harina y cómo fue tenido en cuenta el tren a la hora de tomar decisiones, recuperamos y compartimos las palabras de Vitta (2008, p. 136) que enuncia que la personalidad de un edificio se condensa casi siempre en su fachada.

Pese a que a veces el tratamiento de ésta se considere como una *máscara* que oculta lo que hay detrás de ella, en el caso de la arquitectura industrial harinera, objeto de esta investigación, la fachada en sí misma es un reflejo y una respuesta de lo que se produce en su interior.

Aunque la fachada se ilustra como una imagen del edificio que asume su responsabilidad con el exterior, el tratamiento de cada uno de sus alzados no adquiere esta función de la misma manera, habiendo de distinguir la fachada principal de entre las secundarias, si las hubiera.

Las industrias harineras que se han analizado en este artículo son edificios exentos, por lo que tienen varias fachadas siendo una la principal. Todas presentan un tratamiento semejante en cuanto a la organización de los huecos, disposición y materialidad, pero el mayor decoro, donde pone el nombre de la fábrica, donde muestra que es sistema Daverio, se decide de forma diferente en cada una de ellas tal y como se ha observado a lo largo de esta investigación y que se resume a continuación:

- La Fábrica de harinas San Simón (Málaga) tenía su fachada longitudinal principal orientada a la carretera de Churriana por donde accedían los camiones. El apartadero discurría por la fachada longitudinal trasera que tuvo prácticamente el mismo tratamiento en el diseño que la principal, aunque en la de la carretera de Churriana pusieron el nombre de la fábrica. Se desconoce si la indicación de sistema Daverio la colocaron por la fachada trasera, probablemente sí como en otras harineras, pero no se han podido localizar fuentes documentales gráficas que corroboren esta hipótesis.
- La Fábrica de harinas Nuestra Señora de la Cabeza (Andújar, Jaén) consideró sus dos fachadas longitudinales como principales, colocando en la orientada a la carretera de la Estación unos azulejos con el nombre de la fábrica y una imagen de Nuestra Señora

de la Cabeza, precedida por un patio con una fuente, y en la orientada a las líneas del ferrocarril la indicación expresa de que la harinera utilizaba el Sistema Daverio.

- La Fábrica de harinas San Francisco (El Carpio, Córdoba) tenía su fachada principal totalmente orientada al ferrocarril, donde indicaron que utilizaban el sistema Daverio. El acceso peatonal y de vehículos se realizaba por la fachada trasera que daba a la carretera de Bujalance.

Seleccionar al público para elegir cuál sería la fachada principal se cree que fue una decisión primordial. Determinar a quién se dirigiría la imagen de la empresa condicionaría probablemente los elementos de la fachada y en este supuesto, el ferrocarril tuvo un papel determinante porque también fue elegido audiencia principal a quien dirigir lo mejor de la industria a través de su fachada.

Se seleccionó al público que utilizaba el ferrocarril para transportarse, probablemente más numeroso que el que lo hiciera por carretera en las primeras décadas del siglo XX, como espectador al que informar que allí, en esa fábrica de harinas, se utilizaba la más moderna tecnología, la del sistema Daverio.

Debemos reiterar que el periodo en el que se construyeron estas harineras, entre 1892-1906 y 1920, ninguna de las industrias aquí analizadas consideró el acceso por ferrocarril como un acceso trasero para carga y descarga, utilitario, exento de decoración. Todas consideraron la fachada hacia el ferrocarril como una fachada principal estéticamente hablando, representante de la estrecha relación que existía entre la industria harinera y los trazados ferroviarios.

Fuentes

Archivo General, Universidad de Extremadura.

Archivo Histórico Ferroviario (Madrid).

Archivo Municipal de Málaga (Málaga).

Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Córdoba, Año LXIII, Número 517, 1941 diciembre 31, prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do

Catálogo Digital de Cartografía Histórica, Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/cartoteca/buscar/search

Cerda Gariot, Emilio de la y Joaquín Pérez de Rozas, 1892. *Plano de Málaga*. Tip. y Lit. de R. de Párraga, Málaga, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/prodCartografia/cartoteca/galeria/malaga1892.htm .

Chías y Carbó, Benito, 1913-1919. *Plano de Málaga revisado por el Ayuntamiento y corregido por Manuel Zalazár*; A. Colomer Gbo. Alberto Martín Editor, Barcelona.

El Defensor de Córdoba: Diario Católico, prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do

Fondo Español de Garantía Agraria, Archivo General del Servicio Nacional de Productos Agrarios, Silos de Andújar.

Instituto de Estadística y Cartografía, Consejería de Transformación Económica, Industria, Comercio y Universidades, *Andalucía pueblo a pueblo – Fichas municipales*, www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/sima/ficha.htm?mun=14018

La Voz: Diario Gráfico de Información, prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do

Bibliografía

- Alonso Villa, Pablo, Pedro Pablo Ortúñez Goicolea y Fernando Zaparaín Hernández, 2021. “Valladolid: ferrocarril e industria, 1850-1950”, *Revista de Historia Industrial*, 30:81, pp. 55-115.
- Álvarez, José María, 1927. *Ferrocarril Jaén-Granada. Ligerio estudio sobre su más conveniente trazado por Don José María Álvarez, Ingeniero de Caminos*. Escuela Tipográfica del Hospicio de Hombres a cargo de Veremundo Morales, Jaén.
- Alves, Rui Manuel Vaz, 2015. “Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro. As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro”. Tesis doctoral. Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Atlas de Historia Económica de Andalucía, SS XIX-XX*.
- Bernal Parejo, António Miguel, 2008. “Bases económicas y materiales de Andalucía: participación al desarrollo del ferrocarril”, en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón, A. (eds.), *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, vol. 1, pp. 35-54.
- Camacho Martínez, Rosario y María Morente del Monte, 2005. “Málaga, del eclecticismo al movimiento moderno”, en Antonio Bravo Nieto (ed.), *Arquitecturas y ciudades hispánicas de los siglos XIX y XX en torno al Mediterráneo occidental*. Centro asociado a la UNED, Melilla, pp. 89-132.
- Casuso Quesada, Rafael Antonio, 2002. “Evolución y cambio en la arquitectura contemporánea de Andújar”, *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, 181, pp. 187-212.
- Cuadros Trujillo, Francisco, 2008. *Arquitectura Ferroviaria en la Provincia de Jaén*. Diputación Provincial de Jaén. Instituto de Estudios Giennenses, Jaén.
- _____, 2010. *Historia de la arquitectura del ferrocarril en Andalucía (1854-1992)*. Universidad de Jaén, Jaén.
- Cuéllar Villar, Domingo, 2008a. “El primero impulso ferroviario en Andalucía (1851-1880)”, en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón, (eds.), *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, vol. 1, pp. 81-160.
- _____, 2008b. “El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1941)”, en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón, (eds.), *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, vol. 1, pp. 161-240.

- Cuéllar Villar, Domingo y Andrés Sánchez Picón (eds.), 2008. *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla. 2 vols.
- Guerrero Bermúdez, Isell María, 2021. *Chemin de fer électrique dans la banlieue de La Havane: organisation du territoire et changement de paysage depuis 1906*. Universidade de Évora, Évora.
- Herrera Martín, José Adolfo, 2011. *El planeamiento urbanístico como modelador del trazado urbano. La ciudad de Andújar*. Universidad de Sevilla, Sevilla.
- Lozano Bartolozzi, María del Mar, 2005. “Anotaciones sobre el urbanismo en España. Del siglo XIX a 1950”, en Antonio Bravo Nieto (ed.), *Arquitecturas y ciudades hispánicas de los siglos XIX y XX en torno al Mediterráneo occidental*. Centro asociado a la UNED, Melilla, pp. 258-293.
- Málaga Industrial (1800-1900). *Málaga en varias dimensiones*. www.la-porte.es/Malaga_Dimensiones.html
- Méndez Baiges, Maite (ed.), 2012. *Arquitectura, ciudad y territorio en Málaga (1900-2011)*. Geometría Asociación Cultural, Málaga.
- Montañés Primicia, Enrique, 2013. “Panorama de la Industria Agroalimentaria”, en Andrés Sánchez Picón (ed.), *Industrialización y desarrollo económico en Andalucía. Un balance y nuevas aportaciones*. Fundación Pública Andaluza Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 115-135.
- Moreno Vega, Alberto, y María Yolanda López Gálvez, 2011. *Harineras cordobesas. Historia, tecnología y arquitectura (Siglos XIX-XX)*. Alberto Moreno Vega, Córdoba.
- Morillas Torné, Mateu, 2014. “Evolució del ferrocarril a Europa i la seva influència en els canvis en la distribució de la població. El cas d’Espanya, 1848-2010”. Tesis doctoral. Universitat de Lleida, Lleida.
- Morillas Torné, Mateu, Xavier Franch, Jordi Martí-Henneberg y Alberto García, 2012. “Transformación urbana y desarrollo del ferrocarril en España, 1850-2000” en *Contribución española al 32º Congreso de la Unión Geográfica Internacional. Nuevos aires en la Geografía Española del siglo XXI*, Comité Español de la UGI, s. l., pp. 557-568.
- Montijano García, Juan María, 1999. “El color en la arquitectura agrícola malagueña”, *Boletín de Arte*, 20, pp. 493-523.
- Nifo y Cagigal, Francisco Mariano, 1992. *Diario curioso-erudito de y comercial público y económico de 1758*. Ayuntamiento, D. L., Alcañiz.
- Palomares Alarcón, Sheila, 2015. “La memoria de la industria harinera en Jaén” en Álvarez Areces y Miguel Ángel (eds.), *Espacios Industriales Abandonados. Gestión del patrimonio y medio ambiente*. INCUNA, Gijón, pp. 501-508.
- _____, 2020a. *Pan y aceite: arquitectura industrial en la provincia de Jaén. Un patrimonio a conservar*. Diputación provincial de Jaén y Instituto de Estudios Gienenses, Jaén.

- _____, 2020b. “Los nuevos usos de la arquitectura industrial agroalimentaria en el sur de Portugal en el contexto del Mediterráneo”. Tesis doctoral. Universidad de Évora, Évora.
- Palomares Alarcón, Sheila y Javier Revilla Casado, 2018. “La fábrica de harinas Santa Clotilde (1920-2018). Santisteban del Puerto (Jaén)”, *Revista La Guaría*, 2, pp. 4-14.
- Parejo Barranco, Antonio. 2008. “Industrialización, ciudades y ferrocarril en Andalucía, 1855-1926”, en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón, (eds.), *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, vol. 1, pp. 55-80.
- Rodríguez Marín, Francisco José, 1999. “Aproximación a la industria del pan en Málaga y su evolución tecnológica: de los molinos de San Telmo al proceso industrial”, *Boletín de Arte*, 20, pp. 237- 265.
- _____, 2012. “Un nuevo ámbito de estudio del Patrimonio Industrial malagueño: el cementerio histórico de San Miguel” en *II Jornadas de Patrimonio Industrial y de la Obra Pública*, dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4804990.pdf.
- Sambati, Lorena, s. f. *Impressioni sulla Distilleria restaurata*. Distilleria di Giorgi, s. l., www.distilleriadegiorgi.eu/impressioni.html
- Sánchez Casado, María de las Nieves, 2017. “Estudio de las fábricas de harinas de finales del siglo XIX y principios del siglo XX: análisis arquitectónico y reconstrucción gráfica de estas edificaciones en la provincia de Albacete”. Tesis doctoral. Universidad de Córdoba, Córdoba.
- Sánchez González, Juan José, 2015. “Las escuelas públicas en la Villafranca de los Barros del siglo XIX: un proyecto inédito de Tomás Brioso Mapelli”, *Revista de Estudios Extremeños*, 2015, 61:2, pp. 1239-1270.
- Sobrino Simal, Vicente Julián, 1998. *Arquitectura de la industria en Andalucía*. IFA y Universidad de Jaén, Sevilla.
- _____, 2008. “Arquitectura Ferroviaria en Andalucía. Patrimonio ferroviario y líneas de investigación” en Domingo Cuéllar Villar y Andrés Sánchez Picón (eds.), *150 años del ferrocarril en Andalucía: un balance*. Junta de Andalucía y Consejería de Obras Públicas y Transportes, Sevilla, vol. 2, pp. 823-888.
- Vitta, Maurizio, 2008. *Dell'abitare. Corpi spazi oggetti immagini*. Piccola Biblioteca Einaudi, Torino.