

PASEA

TORRELAVEGA

Las décadas finales del s. XVIII fueron claves para nuestra ciudad, desde la habilitación del puerto de Santander para el comercio con ultramar, hasta la apertura de la comunicación terrestre con Asturias y que formó el actual cruce de Cuatro Caminos. Todo ello, favoreció el auge comercial y empresarial en Torrelavega, que con la llegada del ferrocarril en el XIX convirtió a la ciudad en eje fundamental de las transacciones comerciales y empresariales, y sede de grandes industrias nacionales. Aunque el tiempo haya pasado, su huella sigue muy presente en la ciudad y es marca indiscutible de nuestra identidad. Os proponemos unos recorridos ideales para realizar andando o en bicicleta a la vez que disfrutamos de entornos naturales como la Viesca o las riberas de los ríos Saja y Besaya para que no os perdáis ni un detalle de lo que esconde la ciudad.

LOS POBLADOS DE EMPRESA -----

No podría entenderse el desarrollo urbanístico de la ciudad sin detenernos en la cantidad de núcleos de población, con estructuras muy marcadas y bien definidas, que se fueron levantando de mano de las grandes industrias que a principios del s. XX empiezan a operar en la comarca, principalmente Solvay y Sniace. Este recorrido nos llevará a conocer las viviendas que ambas empresas construyeron para sus empleados en función del rango que ocupaban en la jerarquía empresarial, y nos resultará curioso ver cómo se fueron organizando barrios enteros, como si fueran pequeños pueblos.

- 1 Solvay
- 2 Poblado de Solvay
- 3 Antiguas Escuelas de Solvay
- 4 Molino harinero de Barreda
- 5 Colonia Santo Domingo
- 6 Colonia El Salvador
- 8 Sniace
- 9 La Lechera
- 10 Viviendas Barrio San Gil



VÍA VERDE DEL BESAYA -----

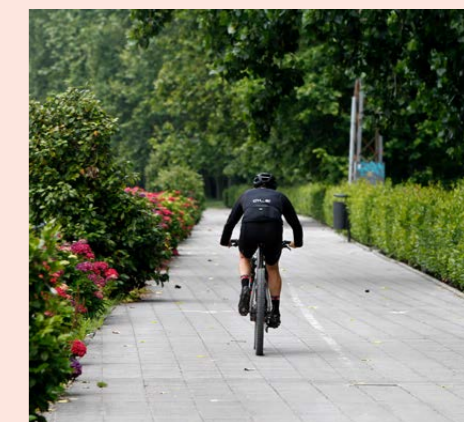
Este recorrido, con un total de 20 km que discurre por los municipios de Suances, Santillana de Mar, Torrelavega, Cartes y Los Corrales de Buelna, es una fantástica elección para, además de hacer deporte y estar al aire libre, comprender de una manera global el desarrollo industrial de toda la cuenca del Besaya. El recorrido nos hablará del comercio por el Camino Real, de las vías harineras, de la aparición del ferrocarril minero, y como consecuencia, del desarrollo y transformación que fue experimentando Torrelavega gracias a toda esa proliferación empresarial a orillas del Besaya.

- 1 Solvay
- 2 Poblado de Solvay
- 3 Antiguas Escuelas de Solvay
- 4 Molino harinero de Barreda
- 5 Colonia Santo Domingo
- 6 Colonia El Salvador
- 7 Locomotora Asturiana de Zinc
- 8 Sniace
- 10 Viviendas Barrio San Gil
- 12 La Viesca
- 13 Antiguas minas de Reocín
- 14 Puente de la Barquera
- 15 Molino harinero de Viérnoles
- 16 Ferrerías de la Cuenca del Besaya

TORRELAVEGA INDUSTRIAL

La mejor toma de contacto con la ciudad, y la mejor manera de entenderla. Las edificaciones nos llevan por todo el perímetro de Torrelavega donde se fueron asentado las primeras industrias, como poco a poco fueron cercando un núcleo poblacional que fue creciendo a medida que la industria avanzaba, dando como resultado una Torrelavega muy interesante, que podrás conocer mejor siguiendo cualquiera de sus Rutas Culturales.

- 1 Solvay
- 2 Poblado de Solvay
- 3 Antiguas Escuelas de Solvay
- 4 Molino harinero de Barreda
- 5 Colonia Santo Domingo
- 6 Colonia El Salvador
- 7 Locomotora Asturiana de Zinc
- 8 Sniace
- 9 La Lechera
- 10 Viviendas Barrio San Gil
- 11 Molino harinero de Hornedo
- 12 La Viesca
- 13 Antiguas minas de Reocín
- 14 Puente de la Barquera
- 15 Molino harinero de Viérnoles
- 16 Ferrerías de la Cuenca del Besaya
- 17 Puente de la Vía del Grillo



Torrebus



Torre bici



PASEA TORRELAVEGA



LA LECHERA MONTAÑESA 9

La Lechera (antigua Azucarera Montañesa) forma parte de la lista de los 100 Elementos del Patrimonio Industrial en España elaborada por el TICCIH. La Lechera de Torrelavega constituye el mejor ejemplo de arquitectura industrial del siglo XIX y fue declarada BIC en 2019. Tras la pérdida de las últimas colonias en 1898, especialmente Cuba, en España se pusieron en marcha numerosas fábricas de azúcar de remolacha. Así surgió la de La Lechera, que se inauguró en diciembre de 1899, convirtiéndose en una de las grandes industrias de la capital del Besaya. La construcción de la fábrica fue dirigida por Talleres San Martín, con sede en la capital cántabra, suministradores de las columnas de hierro que permitieron levantar las naves y albergar las máquinas, llegadas de Alemania y Barcelona. También se construyó un gran espacio adosado, capaz de almacenar 40.000 sacos de azúcar y 4.000 toneladas de residuo de remolacha (melaza). El recinto fue después una industria lechera (de ahí su nombre) famosa por la calidad de sus productos como la leche condensada "El Niño". Tras un tiempo de desuso en 1970 lo compró Sniace para almacenes. En 1982 el Ayuntamiento adquirió el complejo y habilitó el pabellón principal como Feria de Muestras, hoy también desaparecida.

En sus jardines se puede encontrar una recopilación de maquinaria en desuso procedente de distintas industrias de la comarca y un conjunto escultórico que representa el espíritu industrial, comercial y empresarial de la ciudad. El artista torrelaveguense Lucio Marcos se encargó de coordinar este proyecto.

En la actualidad se está trabajando para que La Lechera se convierta en un importante centro cultural y de las artes.

SOLVAY 1

En 1902 Solvay se instala en nuestro municipio. La decisión vino dada por la localización geográfica privilegiada de Torrelavega, ya que existía una riqueza de yacimiento salino muy cercano, al igual que gran cantidad de caliza en la zona, sumado a un buen caudal de agua, de curso regular que venía dado por la confluencia del Saja-Besaya y a las buenas comunicaciones vía marítima desde Requejada o por ferrocarril. Se comenzaron las obras en 1904, y ya en 1908 empezaron a producirse las primeras toneladas de sosa y sosa cáustica.



POBLADO DE SOLVAY 2

El poblado de viviendas en Barreda, seguía las normas de la ciudad ideal de Ernest Solvay: La "Cité" ideal según Solvay. La arquitectura encarna la imagen de la empresa; el tamaño y situación de los alojamientos reflejan el estatus de sus ocupantes; aplicación de las teorías higienistas del momento (buena ventilación, regulación de la altura de los techos, cuartos de baño, etc.), disponibilidad de huertos, pequeños jardines y todos los servicios para los trabajadores. Desde 1907 hasta 1965 se construyen por la empresa 218 viviendas. Además de una colonia residencial para directivos, que junto con el Casino, las escuelas (construidas en 1914 para los hijos de los trabajadores) e incluso el hospital y la iglesia fueron la parte más representativa y visual del conjunto, a pesar de su austeridad, todas ellas construidas en ladrillo caravista muy al estilo centroeuropeo.



ANTIGUAS ESCUELAS DE SOLVAY 3

Se trata de un edificio con un valioso patrimonio arquitectónico de 1.000 m² de superficie, levantado en 1914. Fue construido como escuelas para los hijos de los trabajadores del complejo fabril de la química belga Solvay. Como todas las construcciones de la compañía en el municipio, la fachada de ladrillo caravista se caracteriza por su estilo centroeuropeo, construida por obreros belgas y alemanes siguiendo el modelo de diseño y edificación imperante en el corazón del continente.

SNIACE 8

El origen de la fábrica tiene su justificación en los recursos naturales y materiales de Torrelavega, esto es, contaba con un sólido tejido industrial, un buen abastecimiento de agua y energía, pero sobre todo, abundantes plantaciones de eucalipto en la zona. La SNIACE (Sociedad Nacional de Industrias y Aplicaciones de Celulosa Española) fue declarada industria de interés nacional, por decreto de 26 de abril de 1940. El inicio de las obras en las mieses de Ganzo y Duález, fue todo un acontecimiento. El 12 de octubre de 1941, dio comienzo una historia de éxitos durante varias décadas.



VIVIENDAS DE SNIACE 5 6 10

Las viviendas de la SNIACE se construyeron en función de un plan preciso, estableciendo dos zonas bien delimitadas. Por un lado, se configuró el gran conjunto de Barreda, al este de la fábrica, y destinado a los productores de menor capacitación y por otro lado, el de la Mies de Vega, al sur, que concentraba las residencias de ingenieros, técnicos y empleados siendo uno de ellos el Barrio San Gil, formado por unos 11 bloques de viviendas en torno a una plaza central, donde se situaba la escuela del barrio.

Se cifra en 736 las viviendas construidas, 599 en Barreda y 137 en la Mies de Vega.

El arquitecto fue Federico Cabrillo, que era entonces arquitecto municipal. La obra comenzó con la construcción de un poblado de 209 viviendas, la Colonia El Salvador. Eran casitas dispuestas alrededor de una auténtica plaza mayor, con sus soportales y edificios de 2 o 3 alturas, centro cívico e iglesia. Poco más tarde, en 1951 se construyó el barrio de La Palmera, con viviendas dispuestas en bloques de tres alturas, siendo en total 93 y en 1953, la Colonia Santo Domingo con 62 viviendas más. En Torres, vio la luz otro poblado para trabajadores y empleados, además de un edificio para

guardería infantil. A su lado, una colonia de chalés para los cargos y técnicos superiores. En 1954, se levantaron 250 viviendas promovidas por la Obra Sindical del Hogar. En el área de La Lechera, y construidos sobre los que fueran terrenos de la fábrica de harinas, se levantó en 1943 un conjunto de 29 chalés para los ingenieros, diferenciándose en tamaño según el cargo de su ocupante. Las llamadas Casas Tortuga, fueron toda una novedad del momento por su tipología, doce viviendas pareadas de una sola planta, con jardín y en perfecta simetría, que fueron destinadas a dar alojamiento a auxiliares técnicos y jefes de sección.



HARINERAS DE LA CUENCA DEL BESAYA

El Camino Real abierto en el s. XVIII fue vital para el desarrollo económico y social de las villas que atravesaban siendo uno de sus principales objetivos dar salida a los bienes y productos castellanos por los puertos del Cantábrico. En el s. XIX el Camino tomó una gran relevancia por la producción y transporte de harina. Sabiendo del gran potencial energético que tenían las cuencas de los ríos Saja y Besaya y contando además Torrelavega con una localización geográfica estratégica, en la primera mitad del siglo XIX comenzaron a aparecer las primeras fábricas de harinas en la zona.

MOLINO DE HORNEADO 3

En mayo de 1830, el Ayuntamiento de Torrelavega cedió, previo acuerdo de un pago anual, "la casa molinos de la villa" a la empresa santanderina Hornedo, Huidobro y Revilla, siendo ya en 1844 la tercera en cuanto a nivel de producción de toda la región, que en aquella época contaba con 26 fábricas en total, la mayoría construidas entre 1835 y 1839, produciendo unas 91.425 toneladas de harina de primera. Las sucesivas reformas y adiciones al edificio original dificultan reconocimiento como harinera

MOLINO HARINERO DE BARREDA 4

En Barreda se encontraba la última harinera que en sus últimos años funcionó bajo la razón social Harinor. En 2004, Solvay registró en la Confederación Hidrográfica del Norte una petición para cambiar el uso de la concesión (de molinería a producción de energía eléctrica), construyendo finalmente una minicentral eléctrica.

También encontramos un Molino en Viérnoles. Actualmente es vivienda pero conserva el canal sobre el arroyo.



PUENTE DE LA VÍA DEL GRILLO 17

En la rotonda de la calle Pedro Sobrado Pintor, encontramos un puente de piedra, con la sillería numerada para que pudiera ser colocado en el lugar en el que lo encontramos actualmente. El pontón formaba parte del proyecto de construcción de una línea de ferrocarril que sirviera de enlace entre el Ferrocarril del Cantábrico y la línea del Ferrocarril del Norte, y fue construido para salvar el cauce del arroyo Sorravides. Este tren fue inaugurado en 1905 y se conoció como El Grillo, debido a sus dimensiones, y lo que hacía era unir las estaciones de las dos líneas atravesando las zonas del suroeste y sur de la ciudad donde estaban las mieses de Campuzano, Pando y Tanos, que estaban muy alejadas del centro en aquella época. En el 1941 pasó a formar parte de Renfe. Se cerró durante la segunda mitad de los 70.

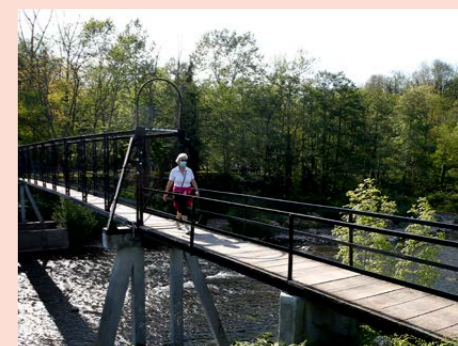


LOCOMOTORA ASTURIANA DE ZINC 7

En 1856 se descubre el yacimiento minero de Reocín, y comienza a ser explotado por la Real Compañía Asturiana de Minas. Entre 1880 y 1881 la empresa, para poder trabajar en la explotación, compró ocho locomotoras, que le permitieron crear una red ferroviaria con un ancho de vía de 550mm para poder extraer y transportar el mineral. Una de esas locomotoras, la número 11, la llamada "María", fue cedida al Ayuntamiento de Torrelavega, restaurada en 2007 e instalada en Ganzo como monumento y recuerdo a esta industria que dio trabajo a miles de obreros en la Cuenca del Besaya.

FERRERÍAS DE LA CUENCA DEL BESAYA 16

La Ferrería de la Rucha en Viérnoles fue entre los siglos XVI y XIX la segunda más importante de Cantabria y un centro económico de referencia en toda la comarca del Besaya. Alimentaba sus fraguas con la madera de los árboles del cercano monte Dobra. En la actualidad y después de diversos estudios, se procedió al sellado de las estructuras arqueológicas y al relleno integral de la finca.



LA VIESCA 12

Este gran pulmón verde que hoy tiene la ciudad, es el paisaje que nos queda después de casi más de 150 años de actividad minera, ya que era parte de uno de los yacimientos de zinc más importante de Europa. Su aspecto original nos mostraría una imagen bien distinta, un paisaje kárstico transformado por la mano del hombre, donde se distinguían terrazas y escombreras debido a la explotación minera. No sólo la transformación afectó al espacio, también al antiguo hospital de la compañía minera AZSA, que fue reconvertido en centro de gestión medioambiental (actualmente cerrado). El elemento más destacable que podemos encontrar en el parque es el **Puente de la Barquera (14)**, construido por la Real Compañía Asturiana de Minas, para poder poner en comunicación la zona de explotación, con la ciudad. De este modo, la pasarela metálica de apenas 1,5 metros de ancho, comunica ambos lados, salvando así el río Besaya. El visitante puede también hacer uso del carril bici para recorrer el parque, que en este caso se ha trazado utilizando la plataforma de la antigua vía férrea que se usaba para transportar el mineral hasta el cargadero de Hinojedo, en el municipio de Suances.

