

# **FERROCARRIL DE OJOS NEGROS (Teruel) SIDERURGIA DE SAGUNTO VIA VERDE**

**Lola del Ojo Romero**

**Rosa Ribes Castro**

**José Ventura Nebot**

**Antonio León Quintana**

**Manuel Gabarda Oliveros**

Trabajo de investigación

Asignatura: Participación Cultural Activa

Segundo Curso

Curso 2017-2018

<u>INTRODUCCIÓN</u>	4
<u>RAMON DE LA SOTA Y LLANO</u>	5
• Biografía.	6
• Relación de sus actividades y negocios, sus empresas.	7
• Vida Empresarial, Social, Cultural y Política.	9
• Asociaciones Empresariales, Culturales, Políticas y Deportivas.	9
• Inversiones inmobiliarias. Edificios y casas residenciales.	13
• El futuro de los astilleros y de las empresas navieras.	14
<u>LAS MINAS DE OJOS NEGROS</u>	15
• El nacimiento de la Compañía Minera de Sierra Menera.	16
• Las minas de Sierra Menera.	18
• El trabajo en las minas.	19
• Cronología de la explotación. De la mecanización al cierre.	20
<u>A LAS MINAS DE OJOS NEGROS LES ESPERA UN FUTURO</u>	21
• Algunos objetivos cumplidos.	24
• Implicación de los vecinos.	24
<u>FERROCARRIL DE OJOS NEGROS – SAGUNTO</u>	25
• Datos oficiales.	26
• Construcción de la línea férrea.	27
• Organización de los viajes.	28
<u>PUERTO DE SAGUNTO</u>	30
<u>Nacimiento de “La Fábrica” y nacimiento de un pueblo.</u>	
• Instalaciones técnicas de la siderurgia.	31
• Otras instalaciones complementarias.	33
• Viabilidad de la siderurgia: Informe Kawasaki.	35
• Cierre de los altos hornos.	36

<u>PUERTO DE SAGUNTO DESPUES DEL CIERRE DE LA FABRICA</u>	37
• Evolución de la actividad industrial después del cierre de la fábrica.	
• Estructura industrial.	38
• Localización de la actividad industrial y turística hoy día.	38
• El turismo en Sagunto.	39
• Conclusiones sobre el Puerto de Sagunto.	39
<u>VIA VERDE DE SAGUNTO A OJOS NEGROS</u>	41
• Perfil del recorrido del ferrocarril.	42
• Mapa de la ruta verde de Ojos Negros a Sagunto.	42
<u>CONCLUSIONES FINALES</u>	43
<u>VALORACIÓN CRÍTICA</u>	43
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	44

## **INTRODUCCIÓN**

En los primeros días del curso 2017-2018, cuando se nos comunicaba la realización del trabajo de investigación, nos vino como inspiración el hecho, de que justo la primera salida del taller de senderismo, fuera una marcha a Navajas por "**La vía verde.**" Caminando, pues, por el lecho del tren minero, un compañero de Navajas, de la sede UJI-Segorbe, veterano, nos iba explicando la historia, piedra a piedra, paso a paso de un señor, Ramón de la Sota, y de toda su obra, ligada a la minería, al tren de Ojos Negros y al Puerto de Sagunto.

Aquellas pinceladas recogidas por la mañana se convierten, esa misma tarde, en un reguero de información, con la Tablet en la mano, dando pie en la primera reunión del grupo sobre el trabajo de investigación a que se escogiera como tema "***Ferrocarril de Ojos Negros y Altos Hornos de Sagunto***".

Nos pusimos a trabajar sobre ello repartiéndonos el trabajo entre los cinco compañeros del equipo:

- 1- El Ferrocarril de Ojos Negros a Sagunto.
- 2- Altos Hornos y Puerto Sagunto.
- 3- Las Minas de Sierra Menera (Ojos Negros).
- 4- Estado actual de todas las explotaciones y empresas (minas, ferrocarril, Puerto Sagunto,...).
- 5- Don Ramón de la Sota "Hacedor de Realidades", socios, colaboradores y herederos.

La sorpresa nos vino en la primera reunión orientativa sobre el trabajo de investigación, que nos dicen que hay varios trabajos presentados por antiguos alumnos, con el mismo tema, sobre todo de los compañeros de la sede de Sagunto.

Llegamos a pensar cambiar de tema, pero después de deliberar y de los consejos de Dirección, seguiremos con la minería, orientándolo más a investigar lo que queda de aquella monumental obra, sin olvidarnos de las raíces y de los principios, de aquel ferrocarril y su trazado, las minas con sus primeros años de penuria en los fríos inviernos turolenses, el embarcadero, hoy un gran puerto, "La Fábrica", como la llamaban, convertida en un extenso polígono industrial, y un señor, Sir Ramón de la Sota con sus socios y

colaboradores que sin querer, además de unas empresas, crearon un pueblo, Puerto Sagunto.

Hemos analizado el antes, el después y el hoy, de aquellas “realidades” enmarcadas históricamente en el final de un siglo y principios de otro, con una inestable Monarquía, la Primera Guerra Mundial, la dictadura de Primo de Ribera..., con un intento de abrir la economía al exterior, liberarla de trabas, y facilitar que entre capital extranjero que permita la explotación de las minas. Ya en las primeras décadas del siglo XX, hay un despegue de la industria siderúrgica, ampliando la red de ferrocarriles, con gran auge bancario y un progreso en reformas urbanísticas.

Para Don Ramón de la Sota y su socio Aznar son años de altibajos, pero de un crecimiento progresivo en general que les hace amasar una gran fortuna y crear una agrupación de empresas ligadas a la minería y la siderurgia. Pero los últimos años de la vida de Don Ramón fueron cambiantes y difíciles, fallece en 1936, apenas había empezado la Guerra Civil, cuando ya estaban notando sus empresas la crisis de los años 30 y la Segunda República Española que paralizó todas las actividades económicas.

Terminada la Guerra Civil incautaron todos los bienes de la familia Sota por su pertenencia al PNV, pasando a ser administrados por los herederos de su socio, la familia Aznar. Hubo unos años de recuperación con fuertes inversiones del Estado y la compra de los Altos Hornos de Sagunto por los de Vizcaya, con una década 1950/60 de progreso. A partir de estos años, vino su declive y cierre en 1984.

Hoy el trazado del tren es una **vía verde**, las minas de Sierra Menera y Ojos Negros luchan para que haya alguna actuación puntual, bien estatal o autonómica que reactive la Zona, con actividades de ocio, o creando un parque natural o cultural.

Puerto de Sagunto es un gran municipio que sigue trabajando y progresa junto a los mismos terrenos donde estuvo la “Fábrica” y donde ha florecido un gran polígono industrial amparado por un gran puerto pesquero, comercial y turístico.

## **RAMON DE LA SOTA Y LLANO**

“El ingeniero se siente un pigmeo ante la grandiosidad de la obra realizada por Sir Ramón de la Sota y Llano”. Frase escrita por Andoni Sarasola (Ingeniero de Minas) y Director de la Empresa CMSM, entre 1.947 y 1.967. Autor del libro “Minas y Ferrocarril Ojos Negros – Sagunto Siderurgia Integral.



*Fotos imagenes.net-RAMON DE LA SOTA*

### **Biografía.**

Hijo de Alejandro de la Sota y Alejandra de Llano, naturales de Portugalete, nace en Castro Urdiales, (segunda residencia de sus padres) el 20 de enero de 1.857. Sus primeros años los vive en San Julián de Musques (Vizcaya), pero su madre fallece cuando Ramón apenas tenía 7 años. Al cumplir los 11 años se traslada a Bilbao, para estudiar en el Instituto Vizcaíno. Fue en Madrid donde realiza la carrera de Derecho (Universidad Central de Madrid). Al terminar la carrera regresa a Bilbao y contrae matrimonio con Catalina de Aburto y Uribe. De su matrimonio nacen 13 hijos, de los cuales 4 fueron varones.

En un principio trabajaba en los negocios de su padre, como son la explotación de minas y el transporte de minerales por barco. Pronto fallece su padre y con 24 años hereda todas sus propiedades. Por estas circunstancias, y aprovechando el auge industrial que se vivía en Bilbao, junto con su primo, de 51 años, Eduardo Aznar de la Sota, forman una sociedad al 50%, en enero de 1.881. Progresan la sociedad y pronto extienden sus negocios de minería y armador a la reparación y construcción de barcos, siderurgia y metalurgia al por mayor, remolcadores, banca, comercio, seguros,...

### **Relación de sus actividades y negocios, sus empresas.**

**1.886.-** Fundan la compañía minera de Setares, en Santander, con un ferrocarril de 3 km desde las minas al embarcadero.

**1.891.-** Participa decisivamente en la creación del Banco de Comercio, siendo Presidente, fusionándose después con el Banco de Bilbao.

Fue también primer secretario de la Cámara de Comercio de Bilbao y presidió el Circulo Minero Vizcaíno.

**1.893-96.-** Fundo la compañía minera de Sierra Alhamilla (Almería), con un ferrocarril de 40 km y un cargadero de mineral.

**1.900.-** Un año importante:

- **2 de Enero.-** Se constituye la Sociedad Mercantil Regular Colectiva Sota y Aznar, con el fin de trabajar en los negocios navieros, mineros, siderometalúrgica, ferroviarios, bancarios, de construcción naval, eléctricos y donde cabía todo tipo de empresas. En apenas un año se potencia la sociedad, su Naviera llegó a alcanzar 43 buques y abren oficinas en Londres, Paris, Nueva York, Rotterdam y Atenas. Abarcan no solo fletamentos, sino también la compraventa de vapores, de minerales de hierro y de carbón, alcanzando otros negocios como los seguros.
- **Marzo.-** Se funda EUSKALDUNA, dedicada a la construcción y reparación de barcos, más tarde también se construyen locomotoras y trenes en general. De la Sota tenía ya en mente, el construir unos Altos Hornos cerca de Bilbao para abastecer a Euscalduna, pero en realidad los construye en Sagunto.
- **Abril.-** Crea La Polar, compañía de seguros por acuerdo del Banco de Comercio.
- **Septiembre.-** Constitución de la Compañía Minera de Sierra Menera. Y con ello empiezan los estudios, proyectos y permisos para poder trasportar el mineral hasta el embarcadero en el mar Mediterráneo.

**1.903-1.907.** Construcción del tren de Ojos Negros a Sagunto y del embarcadero, convertido posteriormente en puerto, constituyéndose el núcleo de población llamado Puerto de Sagunto. Y que es el motivo de nuestro estudio.

**1.914-1918.-** En este periodo de la Primera Guerra Mundial tuvo protagonismo De la Sota, porque no ceso de abastecer a Inglaterra con sus barcos y el rey

Jorge V le concede el título de Sir. -Caballero de la Orden del Imperio Británico-

**1.917.-** Fundó en Sagunto la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo.

**1.919-20-21.-** Fueron años difíciles por una crisis, tras la Guerra Europea y las huelgas de las minas de carbón en Inglaterra. Pero esta crisis fue corta y volvieron los buenos años para la empresa.

**1.929-30-31.-** La gran crisis mundial también afectó a todo el sector siderúrgico y minero español, que unido a las convulsiones políticas en España, provocaría conflictos en los obreros. Se generalizaron las huelgas, hubo detenciones de trabajadores, se apagaron los Altos Hornos nº 1 y 2 de Sagunto y fueron despedidos poco a poco los trabajadores. Lo mismo ocurrió en las minas de Ojos Negros como en el tren.

**1.932-33.-** Se cerró también la planta de Cock y en julio de 1.933 fue el cierre total de la Fábrica (como la llamaban). Muchos trabajadores abandonaron el Puerto de Sagunto y volvieron a sus pueblos de origen.

**1.936.-** Estalla la Guerra Civil Española el 18 de julio y en el mes de agosto fallecía en Vizcaya, D. Ramón de la Sota, posiblemente sin tener conocimiento de la contienda.



[Getxosarri.blogspot.com](http://Getxosarri.blogspot.com)- ASTILLEROS EUSKALDUNA

## **Vida Empresarial, Social, Cultural y Política.**

### Las claves de su fortuna en lo Empresarial

- La dirección vertical y centralizada de todo el proceso productivo (como una multinacional) extracción de mineral, transporte, transformación, construcción naval, asesoramiento, financiación, comercialización, seguros...
- Dirección Colegiada.
- Reinversión de sus activos en expansión constante.
- Apuesta en situaciones de riesgo.
- Internacionalización de sus oficinas.

Posiblemente le beneficiara también, el empezar a trabajar con su padre y tras su temprano fallecimiento, se encontró a los 24 años, dueño de todo el negocio. Esto unido a la Sociedad con su primo Aznar, que ya tenía 50 años, y una gran experiencia en los negocios navieros y la minería, hicieron mella en su carácter, en su responsabilidad y en su forma de tomar decisiones.

**Eugenio Torres Villanueva**, en su Tesis Doctoral, como profesor de Economía Aplicada de la Universidad de Madrid, publicó el libro "Ramón de la Sota. Un Empresario Vasco", en 1.956. Del que se extraen las siguientes conclusiones: (Pablo Díaz Morlan.[www.raco.cat/](http://www.raco.cat/) 14-03-1999)

- *"Fue una persona muy polémica y por eso permanece un poco orillado...por liderazgo económico y por su ideología contraria a la época."*
- *"En tiempos que los empresarios poseían una ideología de apoyos dinásticos, De La Sota eligió estar en el PNV, desde su fundación".*
- *"De La Sota creó Altos Hornos de Sagunto para superar a Altos Hornos de Vizcaya y de paso adelantar al grupo de los empresarios vizcaínos, que estaban políticamente al lado de los partidos monárquicos".*
- *"Su rivalidad política tenía una relación estrecha con la rivalidad empresarial y al revés"-*
- *"Nunca le faltó fortaleza de carácter y su habilidad para manejar situaciones difíciles".*

## **Asociaciones Empresariales, Culturales, Políticas y Deportivas**

A pesar de su carácter y desavenencias políticas participó en la creación y fue primer Secretario de la Cámara de Comercio de Bilbao, también del Circulo Minero, siendo posteriormente su Director (1890-91).

Participó en la creación de la Unión Minera de España (1898), de la Liga de Sociedades Anónimas de España (1900) y de la Agrupación de Sociedades Anónimas del Norte de España (1907). Desde 1900 participó en la Asociación de Navieras de Bilbao, siendo fundador.

También creó una sociedad de salvamento marítimo, Remolcadores Ibaizábal. Fue uno de los fundadores del Club Marítimo del Abra, en 1902, además de socio de honor del Real Sporting Club de Bilbao.

**Políticamente, D. Ramón de la Sota**, fue en un principio opuesto a la Abolición Foral, dando un giro posterior hacia el PNV (Partido Nacionalista Vasco). Dicen que si Sabino Arana puso la ideología, Sota puso todo lo demás. Es uno de los promotores del PNV, en la sombra. Participo con el 20% de capital para adquirir “*El Correo Vasco*” y también colaboró en las adquisiciones de sedes y centros sociales, como “*El Centro Vasco*”. Con la prensa y los medios que aporta Sota, el PNV se convierte en una de las fuerzas políticas dominantes en Vizcaya, antes de la dictadura de Primo de Rivera. Fue Diputado Provincial por el PNV y en 1918 elegido Senador.

Jesús Sarria, director de la revista Hermes, suscribiría lo siguiente: “El hombre que honra hoy nuestras páginas tiene timbre suficiente para perpetuarse; es el poderoso naviero que construye y rige flotas que hacen rica a Vizcaya, y al hacerla rica dueña de sí, y a cada vizcaíno libre en su hogar”. D. Ramón de la Sota sufraga la revista Hermes a través de la publicidad de sus empresas. Esta revista era como una escuela de civismo y de solidaridad entre los vascos.

**La vida cultural** prosperaba con el progreso económico, dando entrada a la sociedad vasca, a través de la revista, de corrientes vanguardistas del pensamiento moderno, dotándola de una perspectiva más amplia y plural. Hermes, nació con el progreso, enero de 1917, se mantuvo durante la primera Guerra Mundial, empezando posteriormente su decadencia hasta junio de 1922. La revista Hermes renace en 2001, hasta nuestros días, dentro de la Fundación Sabino Arana, como instrumento de diálogo y debate ideológico, su lema: “Afianzándonos en el ayer, impulsar el mañana”. (Se publica trimestralmente en castellano, euskera y francés).

Ramón de la Sota y sus hijos, que también colaboraban con la revista Hermes, ejercieron una influencia determinante en el PNV, aportaban dinero e influencia social por su categoría empresarial y cultural. Directa o indirectamente prestaban sus conocimientos a una organización moderada dentro de la ideología vasca de la época.

**La familia Sota** fue una de las familias tradicionales, emprendedoras y ricas entre las que componen el clan de Neguri y la más nacionalista.

Comenzaron a construir su poderío alrededor de 1.900 y en la década de 1.920 brillaron con luz propia, invirtiendo en minas, siderurgia, navieras, bienes de equipo y sector financiero principalmente. Ya en los años 30 las familias de Neguri controlaban la mitad de la producción de hierro y las tres cuartas partes del acero que se producía en España. Además de una buena parte de la electricidad y otros sectores.

**La ciudad de invierno.** La oligarquía vizcaína eligió Neguri (ciudad de invierno, en euskera) a finales del siglo XIX como lugar de veraneo y descanso. Situado en la localidad de Getxo, en la margen derecha del río Nervión, con buen clima y cerca del mar, y a tan sólo 14 kilómetros del centro de Bilbao, Neguri es obra del arquitecto Manuel María Smith, que diseñó este exclusivo barrio al estilo inglés.

En su feudo de Neguri, las familias se rodearon de todo lujo y comodidades. Construyeron un campo de golf diseñado por Javier Arana y en 1.911 crearon la hermética Real Sociedad de Golf de Neguri, así como un casino, torneos de tenis e hípica. Para entrar en este selecto club hay que tener, inseparablemente, linaje y mucho, mucho dinero.

**“La saga de la Sota”** refleja a la perfección el modelo familiar vasco propio de los años históricos de la plenitud industrial.” En la época, para la burguesía, el matrimonio era una manera de unir más fortuna, mas poder, era como un negocio. El matrimonio Sota-Aburto no dudó en emparentar su familia con capitalistas de su rango:

**Una hija** se casó con Luís María Olabarri Zubiria, Presidente de Santa Ana de Bolueta.

Otras de sus hijas con los hermanos Vilallonga, asociados al clan Ybarra, destacando Manuel del Claux de la Sota.

Otro que arrastra los apellidos es Ignacio Alzola y de la Sota, marqués de Yorqueta y Gamboa, consejero del Banco de Bilbao, de la Sociedad española de Fundiciones Eléctricas y de Iberduero.

**Hijo:** Ramón de la Sota y Aburto, fue el primer presidente del PNV en la Diputación de Vizcaya (1.917-1.919) y miembro del Consejo de administración del Banco de Vizcaya. En 1.904 marcha a estudiar a Inglaterra y regresa en 1.912 con la carrera de Ingeniería Naval e Hidráulica en el célebre King’s College de Londres. Fue cofundador de la Junta de Cultura Vasca, creando la Orquesta Sinfónica de Bilbao, los museos arqueológico y

de pintura. Al morir su padre, hereda todos los negocios y empresas, pero a los pocos meses y tras la toma de Bilbao, en plena Guerra Civil, incautaron sus bienes y les imponen una multa de cien millones de pesetas. Con toda su familia tuvo que exiliarse a Francia (Biarritz).

**Hijo:** Manuel de la Sota y Aburto, soltero. Estudió Derecho en Salamanca y Cambridge, donde ejerció también de profesor. Hombre de letras y promotor cultural, no se dedicó a los negocios familiares pero sí al nacionalismo vasco como sus hermanos. Su actividad cultural y deportiva siempre estuvo orientada al nacionalismo vasco, fue impulsor de la labor teatral propagandística. Sus ideas políticas conjugaban con las ideas y estética modernista, aficionado al montañismo, es director de la revista Pyrenaica y presidente del Athletic de Bilbao, por ello fue en 1.932 vocal de deportes de la Junta Permanente de la Sociedad de estudios Vascos. Exiliado en 1.937 siguió colaborando con el Nacionalismo Vasco.

**Hijo:** Alejandro de la Sota y Aburto. Estudió en Bilbao y pronto marchó a estudiar a Londres donde permaneció 15 años, desde allí colaboró con la revista Hermes. A la vuelta, ya en Bilbao, fue encargado de la editorial vasca, que había comprado su padre. Tuvo una intensa actividad cultural y literaria. También en los deportes, destacó el fútbol y el boxeo. Llegó a ser presidente del Athletic Club. Como toda su familia tuvo que exiliarse, siendo confinado después en Ciudad Real, Madrid y Victoria, al poco tiempo pudo volver a Bilbao.

**Nieto:** Patrick de la Sota Mac Mahón (1.930-2008). Sangre vasca e irlandesa. Pasó su niñez en el exilio (Biarritz) y continuó con la tradición industrial, social y cultural de la familia Sota, fue gerente de la compañía Franco-Española de Cables, presidió la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, puso en marcha la Fundación del Museo Marítimo de Bilbao. Fue además Cónsul General de Irlanda en la capital vizcaína y perteneció a los patronatos de los museos de Bellas Artes y Guggenheim de Bilbao.

Siguió con la tradición Nacionalista de la familia, fue primer presidente de la Fundación Sabino Arana, donando al Archivo Histórico del Nacionalismo la biblioteca familiar.

**Nieto:** Ramón de la Sota Mac Mahón, responsable de los "Servicios Vascos" en Argentina (exilio vasco). Tomó parte en la Batalla de Guadalcanal, enrolado en los Marines, (Infantería de Marina de los Estados Unidos de América) durante la segunda Guerra Mundial. Fue condecorado y cuando dejó el Ejército ingresó en la **OSS** (Organización de Espionaje Norteamericano) con destino en Argentina. (Publicado el 17 de mayo de 2014 por Euskara Herria Sozialista).

**Biznieto:** Pedro de la Sota (2010), responsable de un documental, donde resalta la habilidad industrial, económica y social de su bisabuelo, titulado “El hacedor de realidades” y en el que han colaborado, Euskal Telebista, Radio Televisión Valenciana y Aragón TV. Fue presentado el 15 de septiembre de 2010 en el Museo Guggenheim de Bilbao. Y emitido posteriormente por varias televisiones. Actualmente lo podrán encontrar en Internet:

- [http://www.youtube.com/watch?v=BACW\\_wq8xcB8](http://www.youtube.com/watch?v=BACW_wq8xcB8)

### **Inversiones inmobiliarias. Edificios y casas residenciales.**

Ramón de la Sota después de los beneficios que le supuso la I Guerra Mundial, no solo invirtió ampliando su flota y negocios siderúrgicos, sino que compro acciones de varias compañías de ferrocarriles y también adquirió varios solares y terrenos en Bilbao y Las Arenas, donde construyó casas residenciales en varias etapas. En 1934, a pocos años de su muerte, era considerado, el principal propietario urbano de Vizcaya.



[Getxosarri.blogspot.com](http://Getxosarri.blogspot.com)- *Casas de Ramón de la Sota*

**Memorias de Getxo.**- Casa de Sir Ramón de la Sota, en la actualidad sede de la Ingeniería Sener. Fue proyectada desde Inglaterra por los arquitectos ingleses Chatterton y Couch, pero el arquitecto Gregorio Ibarreche fue quien dirigió las obras.

**Oficinas Sota-Aznar.** Calle Ibáñez, 20 de Bilbao. Se construye en 1.916. Encargan los planos al arquitecto inglés Frederik Lindus Forge. Interviene como director local, Manuel María de Smith. Con cúpula de remate en el chaflán y fachada clasicista de inspiración francesa.

**Palacio de Ibaigane,** sede actualmente del Athletic de Bilbao, en la alameda de Mazarredo, fue la vivienda de la familia de Ramón de la Sota en el ensanche de Bilbao, rodeado de jardines se lo encargó a Gregorio Ibarreche: Tenía una vidriera en el patio central del pintor Guinea, impresionantes columnas de mármol de Ereño en el vestíbulo, tres plantas decoradas con maderas nobles y en la última planta una capilla y un órgano. Fue incautado al igual que otras propiedades por el decreto de responsabilidades políticas, siendo sede del Gobierno Militar de Vizcaya.

Tras la promulgación de la ley de amnistía en 1.977 los herederos solicitaron la cancelación de la multa y la devolución de sus bienes. Tuvieron que desembolsar 62 millones de pesetas, cantidad pendiente de la multa impuesta en 1.940. Tres biznietos de Ramón de la Sota, tomaron posesión simbólica del palacete de Ibaigane.

**Casas de Ramón de la Sota,** Gran Vía, 45 de Bilbao. Año de construcción 1.919. Proyectadas por Manuel María de Smith, intenta reproducir las comodidades de la casa unifamiliar vasca.

### **El futuro de los astilleros y de las empresas navieras.**

**Los astilleros Euskalduna** fue la primera factoría en España que construyó en astilleros propios buques de vapor". Allá donde se botó el ARTAGAN-MENDI, en 1.917 de 8.675 Ton. de peso muerto, como escribe Rafael Osa Echaburu. Ahora en sus terrenos nos queda el Palacio de Congresos, el Museo Marítimo y un dique-paseo que lleva el nombre de Ramón de la Sota y Aburto, hijo de Sir Ramón, que fue presidente de la Diputación de Vizcaya.

**Naviera Sota y Aznar.** Empezó su actividad en 1.906 con la fusión de varias navieras de los primos Ramón de la Sota Llano y Eduardo Aznar, con el nombre de Naviera Sota y Aznar. Tuvieron mucho éxito porque sus armadores tenían asegurada su carga, eran propietarios accionistas de varias minas y también porque en 1.900 habían creado Euskalduna, empresa de reparación y construcción de barcos. Crearon más tarde la empresa de salvamento y remolcadores Ibaizabal.

**Un descendiente, Alejandro de Aznar** y, perteneciente a la quinta generación de la familia, es decir, tataranieta del fundador Eduardo Aznar, junto a Sota, continúa la saga, siendo un importante naviero y empresario bilbaíno. Ha llevado a la antigua empresa Ibaizabal de remolcadores a

armar una flota de más de cincuenta buques, cobrando protagonismo en el negocio del petróleo.

El 10 de enero de 1.939, Ramón de la Sota y sus herederos perdieron todas las participaciones en sus empresas, pasando a nombre de sus parientes, la familia Aznar, por ser estos, cercanos al Régimen. La naviera tomó el nombre de Naviera Aznar, y llegó a ser la mayor naviera de España y una de las más importantes a nivel mundial. En 1.966 empezaron los problemas por las competencias de los transportes por ferrocarril y carretera, llegando a tener dificultades económicas en 1.970, que le llevaron a desaparecer en 1.983.

Los hijos de Ramón de la Sota y sus descendientes pasaron de una vida cómoda, con estudios en el extranjero, con capacidad económica y social para dedicarse a la política, a la escritura y a la cultura en general, sin abandonar sus empresas, a una situación crítica, los años de la década de los 30, con la crisis industrial, la segunda República en España, donde cerraron muchas de sus empresas, hasta la Guerra Civil, que les obligó a exiliarse y que después de terminada la guerra tuvieron que purgar con las expropiaciones de sus empresas y las multas por sus ideales nacionalistas.



Chusema112

[Miscelaneaturulense.blogspot.com](http://Miscelaneaturulense.blogspot.com)

## **LAS MINAS DE OJOS NEGROS**

La explotación de las minas de hierro de Sierra Menera, situadas en la localidad de Ojos Negros, en el interior de la provincia de Teruel, arranca en 1900, tras la constitución de la Compañía Minera de Sierra Menera. El objetivo de la Compañía es la de establecer un enclave siderúrgico en el Mediterráneo, en la localidad de Sagunto, allí se construyeron las instalaciones necesarias para la transformación del mineral en laminados de hierro. A su vez, para dar salida a sus productos se construye un

embarcadero en las playas de la localidad valenciana. Pero el plan siderometalúrgico necesita de una tercera actividad que lo haga posible, el transporte del mineral, para lo cual la compañía construye un ferrocarril que une las minas de Ojos Negros con Sagunto. La profunda transformación que tal actividad provocó en el territorio, queda patente hoy, más de un siglo después de su comienzo, en las localidades que le dieron soporte: Ojos Negros y Sagunto.

La huella industrial que tal actividad ha dejado, en sus habitantes, constituye hoy un recurso que intenta salir adelante para dignificar la memoria y el patrimonio heredado de esta industria: Minas, ferrocarril y siderurgia, adaptándose a nuevos usos, industriales y terciarios en Sagunto, siendo en Ojos Negros principalmente en el ámbito turístico y cultural.

Tras el cierre de las minas, las poblaciones de su entorno sufrieron la implacable sangría del descenso demográfico. La pérdida de significación poblacional y el declive de la actividad económica se sintieron especialmente en la localidad de Ojos Negros, en cuyo término se encuentra la mayor parte de la concesión de la explotación minera. La localidad pasó de los 3.000 habitantes, de la primera década del pasado siglo, alrededor de 500 en la actualidad, de los cuales unos pocos viven ahora en el Barrio Minero.

### **El nacimiento de la Compañía Minera de Sierra Menera.**

La creación de la Compañía Minera de Sierra Menera fue el fruto del espíritu emprendedor de un hombre de negocios vasco, D. Ramón de la Sota, quien asociado a su primo, D. Eduardo Aznar, puso su mirada en los ricos criaderos de Sierra Menera.



MIT-Minas de Aragón- MINA TERESA, OJOS NEGROS

A finales del siglo XIX la intensa actividad de las explotaciones del País Vasco, llevadas a cabo por compañías extranjeras principalmente inglesas, habían dejado a los yacimientos de las minas de hierro del norte de España al borde de su agotamiento.

Sota, tenía una amplia experiencia en conseguir rápidos beneficios para sus sociedades. La compañía minera que presidía en el Norte, dedicada en principio a la extracción de mineral de hierro para la exportación, se fue ampliando paulatinamente, a nuevos sectores de producción. Asumió el transporte de mineral de su empresa creando su propia flota, que llegó a contar con 25 buques. Los beneficios que obtenía al aprovechar el regreso de las embarcaciones cargadas con otros materiales, animó a Sota a seguir ampliando sus negocios. Para reducir costes en la adquisición de los barcos creó su propio astillero, los Talleres Euskalduna. Como los seguros constituían parte importantes de sus costes, creó su propia compañía, "Seguros La Polar"; y como los bancos absorbían una buena parte de sus beneficios fundó el Banco de Comercio, principal accionista del que más tarde sería el Banco de Bilbao.

A nadie le extrañó entonces que Sota creara una nueva compañía para la explotación de un coto minero, el de Sierra Menera, situado a 200 kilómetros del mar, que hasta entonces era el medio natural de salida para el mineral de hierro.

El coto, ubicado en los términos de Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara), estaba formado por 22 minas de hierro en una extensión de más de 1.400 hectáreas. El mineral era de la clase hematites, muy solicitado en Inglaterra y se presentaba en grandes cantidades. Un informe elaborado por el ingeniero Ladislao Perea en 1899, confirmaba las grandes cantidades de mineral, que se manifestaban a la vista en grandes extensiones de su superficie. También confirmaba su calidad y el bajo coste de extracción, incluyendo los gastos de transporte hasta el mar.

En Agosto de 1900, Sota y Aznar firmaban el acuerdo para el arrendamiento de las minas a D. Cosme Echegarrieta. En el contrato se especificaba la obligación de construir un ferrocarril minero que transportara el mineral hasta un punto de embarque en la costa, en el que debería crearse, un puerto para la carga, muelles y depósito de mineral. El 3 de septiembre de 1900, por escritura otorgada ante el notario de Bilbao D. Isidro de Erquiaga, quedó constituida la Compañía Minera de Sierra Menera.

Sota, fiel a su particular visión del negocio como una actividad integral, anunció ya en la circular que lanzó para la suscripción de acciones de la nueva sociedad, la ampliación de su negocio a la actividad siderúrgica.

Sota anunciaba a sus accionistas la intención de controlar todo el ciclo de producción del hierro, instalando unos altos hornos para la transformación del mineral en laminados. Sota y Aznar conocían muy bien los grandes beneficios que reportaba entonces la siderurgia, y querían animar a la inversión de sus futuros accionistas, como recoge Manuel Girona Rubio:

“... y para forzar su argumentación no duda en recordar una vez más que el tráfico y la actividad aumentarán mucho más cuando completemos nuestro plan de instalaciones con la construcción de Hornos Altos de fundición de hierro”.

### **Las minas de Sierra Menera**

El nombre de Sierra Menera, nos habla de la importancia de sus minas de hierro. En su entorno se han encontrado abundantes escoriales relacionados con la actividad minera de épocas celtíbera, romana y musulmana. Estos depósitos de mineral aparecen como zonas oscuras en medio de los campos de cultivo. Algunos de ellos, de grandes dimensiones, confirmaban la importancia que tuvo la actividad extractora de la zona desde la época celtibérica.



**ILUSTRACIÓN DE OJOS NEGROS-MIT. Minas de Aragón**

Ojos Negros debe su nombre a estos grandes agujeros calcinados. En la comarca se referían a ellos con la expresión de “hoyos negros”, por la forma y el color del resultado de las grandes piras empleadas para conseguir el metal a partir del mineral de hierro,

método conocido como “forja catalana”, que consistía en encender grandes hogueras de leña en las que se acumulaba el mineral, para separar, mediante su combustión, el metal de la escoria.

La explotación de la mina, como tal, comenzó en 1903, mediante labores a cielo abierto y galerías. El mineral era de poca dureza, lo que facilitaba su extracción empleando pocos explosivos. No obstante, su carácter

pulverulento lo hacía inaplicable directamente en los altos hornos, por lo que la Compañía tuvo que instalar una planta para realizar el aglomerado del mineral en forma de briquetas. El mineral extraído se exportaba a Inglaterra y Estados Unidos.

### **El trabajo en las minas.**

La mano de obra se nutría de los habitantes de las localidades del entorno: Ojos Negros, Setiles, Villar del Salz, Ródenas, Peracense, etc. Con salarios bajos y condiciones durísimas, alternaban el trabajo en las minas con las labores agrícolas. Así, durante los meses de verano, cuando aumentaba el trabajo en el campo, motivado por la cosecha, la empresa tenía dificultades para cubrir todos sus puestos, justo en la mejor época del año para las labores de extracción.

Los trabajadores debían de recorrer cada día, muy de mañana, a oscuras y a pie, largas distancias desde la barriada obrera y las poblaciones vecinas hasta su lugar de trabajo, soportando bajas temperaturas y frecuentes nevadas en invierno. Las declaraciones de los trabajadores de las minas recogidas por la profesora Alesia Sanz: "Muchos años subimos andando; a las seis de la mañana, pin pan, todos juntos a pelotones y llegabas allí muchos días nevando, y a casa, sin jornal, ¡me caguendiez! (...) Malo más que bueno en las minas, que además era un trabajo duro, duro por el que valía el que tenía que estar colgado de una soga, escombrando, pasando mucho frio y mucho de todo porque ese cerro es mucho frio. Había alguno muy bien claro, el que estaba en los talleres, en las oficinas y todo eso pues estaba bien pero los del cerro, pues mucho frio. Los inviernos con nieve y por botas un saco en los pies enrollado o una piel de conejo, no creas que...pero mira de joven todo lo aguanta uno. Me acuerdo unos años después de la parada que hizo muchísimo frio. Luego ya vinieron los calcetines de goma, te los ponías encima de los otros y luego las albarquillan. Algo te protegían pero eran muchos fríos, no ves que eran tan delgadicos como el papel de fumar. Con todo se podía. Con trece años que entré..."

Eran muchos los que comenzaban a trabajar en la mina a edades muy tempranas, aún adolescentes, sin formación ni cualificación alguna. El carácter discontinuo de esta mano de obra impedía que accedieran a otros puestos de mayor responsabilidad y destreza, que eran ocupados por empleados traídos por la compañía de otros lugares, sobre todo del País Vasco. La utilización de barrenos, los desprendimientos de mineral, y el sistema de transporte del mineral mediante vagonetas tiradas por

caballerías, provocaron un alto índice de siniestralidad laboral. En los cinco primeros años de actividad se registraron más de veinte accidentes mortales.



*MIT-Minas de Aragón- MINA PILARICA*

Los salarios que percibían eran muy bajos. El trabajo diario “de sol a sol” no se terminaba al regresar a casa: después de una nueva caminata de 5 o 6 kilómetros les esperaban las labores agrícolas y la atención del ganado, que suponían su principal medio de vida.

### **Cronología de la explotación. De la mecanización al cierre.**

Hasta 1921, la extracción del mineral se realizaba a golpe de brazos, sin mecanización alguna. En aquél año la compañía adquirió dos excavadoras frontales de vapor que aumentaron significativamente la producción.

Para comunicar las dos vertientes de la sierra, facilitando la salida del mineral desde el lado de Castilla a la estación de la línea general en Ojos Negros, se inicia en 1925 la construcción de un túnel, que recibe el nombre de Montiel, de 1802 metros de longitud. En 1932 se paró la explotación de las minas que ya no se reanudaría hasta después de la Guerra Civil, en 1941.

Finalizada la guerra, el régimen dictatorial de Franco desarrolla un modelo económico autárquico. Deja a la siderurgia levantina en manos de Luis María Aznar, que en 1941 fuerza la desaparición de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo integrándola en Altos Hornos de Vizcaya, aunque su

producción seguirá dependiendo del mineral de la Compañía Minera de Sierra Menera.

Se reconstruye el ferrocarril y se reinicia la actividad en las minas. En 1952 se pone en marcha el alto horno número 2 y se inicia la construcción del tercero, necesitando diariamente un mínimo de 500.000 toneladas de mineral para mantener su producción a pleno rendimiento. Eso obliga a la compañía minera a realizar una importante inversión para modernizar su sistema de extracción, adquiriendo nuevas excavadoras accionadas con motor a gasoil.

En 1969 se instala en el túnel de Montiel una cinta transportadora de mineral. Con dos kilómetros y medio de longitud y totalmente automatizada, mejora notablemente la productividad, al aproximar por el interior de túnel, todo el mineral extraído en Setiles hasta Ojos Negros. Ese mismo año se inicia la construcción de una planta de trituración y clasificación de mineral. Finalizada en 1970, junto con otras instalaciones de carga automatizada de carga sobre vagón, la producción de las minas aumenta considerablemente.

En 1980 se alcanzó la máxima producción anual de las minas con 2.344.238 toneladas de mineral.

La crisis mundial del sector siderúrgico, que había comenzado en 1974, fue empujando a la Siderurgia Mediterránea, y a la Compañía minera de Sierra Menera, hacia su extinción. El final vino como consecuencia del cierre de la empresa siderúrgica. El cierre de la cabecera de Altos Hornos del Mediterráneo produjo la pérdida de las ventas del mineral que hasta entonces se suministraba desde Ojos Negros. Llevando a la compañía minera a solicitar un expediente de crisis en 1986. El 29 de septiembre de 1987 se disolvió definitivamente la sociedad.

Atrás quedaban 87 años de actividad durante los cuales se extrajeron un total de 45 millones de toneladas de mineral. Son 87 años de la historia de una empresa y una comunidad que desarrolló su trabajo entre Teruel y Guadalajara.

### **A LAS MINAS DE OJOS NEGROS LES ESPERA UN FUTURO.**

Entre los objetivos alcanzados, hay que señalar el anuncio del Director General del Patrimonio del Gobierno Aragonés:

“La declaración de Sierra Menera como parque cultural”, una de las reivindicaciones del ayuntamiento de Ojos Negros. Su aprobación y puesta en marcha comportará la posibilidad de desarrollar actuaciones de mayor envergadura sobre el territorio afectado, con la asignación económica correspondiente procedente de la administración regional. Ya que las arcas de un pequeño ayuntamiento como el de Ojos Negros no pueden hacer frente a muchos de los planes diseñados para su patrimonio industrial.



*(Fotografía propiedad de FOAT)- MINAS DE OJOS NEGROS*

Según el artículo publicado por Luis Diego Arribas Navarro, profesor de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Zaragoza en el año 2007:

Las minas de hierro a cielo abierto de Ojos Negros (Teruel) viven un importante proceso de transformación, cuyo principal objetivo es el de convertirse en un espacio cultural. Como elemento diferenciador, respecto a otras iniciativas de recuperación y puesta en valor del patrimonio minero, las minas de Ojos Negros se brindan como un espectacular soporte para la práctica del arte contemporáneo. Las propuestas desarrolladas por los artistas se imbrican en el paisaje, la historia del lugar y sus habitantes, contribuyendo al desarrollo y a la dinamización social de su entorno.

PALABRAS CLAVE: Arte contemporáneo, desarrollo local, minas de Ojos Negros, patrimonio minero, Teruel.

Arte, industria y territorio surge en el año 2000, coincidiendo con el centenario de la creación de la Compañía Minera de Sierra Menera en

Teruel. Su objetivo principal es suscitar el debate en torno a la revitalización de estas minas de hierro, que la compañía explotó entre 1900 y 1987.

La propiedad de las 2500 hectáreas del coto minero y de las instalaciones en desuso, acabaron, después del cese de la actividad minera, en manos del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, quien se desentendió completamente de la protección y control del patrimonio industrial heredado, el cual ha sufrido un continuo proceso de destrucción.

En paralelo con esta actividad artística comenzó a fluir una reflexión sobre la situación socioeconómica de aquel enclave y, en 1999, se publicó el libro ***Minas de Ojos Negros, un filón por explotar (Arribas, 1999)***, en el que se exponían algunas propuestas de actuación, para desplegar un programa cultural en las instalaciones mineras en desuso. La publicación sirvió de preámbulo a la primera convocatoria de Arte, industria y territorio, que ponía su énfasis en la relación de arte contemporáneo con los enclaves naturales alterados por la actividad industrial y su propuesta de utilización como soporte para la práctica artística. El programa estaba dividido en dos actividades: por un lado, un encuentro científico a cargo de especialistas pertenecientes a diversas disciplinas: arte, arquitectura, minería, sociología, desarrollo local y gestión cultural. Por otro lado, un certamen de artes plásticas. Los textos de las ponencias y las obras de los artistas quedaron recogidos en las correspondientes actas-catálogo que se editaron con posterioridad (Arribas, 2002).

Los debates y propuestas vertidos en el encuentro sirvieron como un primer impulso para que el ayuntamiento de Ojos Negros tomara conciencia del potencial de su patrimonio minero, integrándolo en el diseño de nuevas estrategias de desarrollo local. Entre otras actuaciones abordó, como paso previo al resto de actuaciones, la adquisición de la propiedad de las minas, la declaración de monumento de interés local de algunas instalaciones mineras para su protección, la reparación y señalización de las pistas de acceso y rehabilitación y transformación de las antiguas oficinas de la compañía minera en un acogedor albergue y centro cultural.

En 2005 se celebró una segunda edición, siguiendo el mismo esquema de la anterior, contando con la colaboración de especialistas en arqueología industrial, gestión de patrimonio, minería, arte contemporáneo y arquitectura. Todos ellos son artistas que además de su actividad creadora y expositiva, están desarrollando iniciativas en el mundo rural, desde el ámbito artístico orientadas al impulso y a la dinamización social de su entorno. Con ello se pretende dar un nuevo paso, convirtiéndolo en un lugar cultural, que integre sus dos estadios anteriores: naturaleza e industria.

La fórmula empleada, al vincular el arte contemporáneo a la suerte del patrimonio industrial en desuso, puede aportar nuevas perspectivas al tratamiento de la puesta en valor del complejo minero después de su cierre.

La propuesta principal en este sentido, es la consideración del paisaje minero y sus instalaciones como soporte de la actividad creadora, dando cabida a los nuevos comportamientos artísticos vinculados al espacio y a la historia del lugar.

El escenario elegido para su desarrollo, se integra en la obra como una parte fundamental de ella, quedando desde entonces unido a la propuesta artística desarrollada, en la memoria de los asistentes que la presenciaron. El *genius loci* del lugar se enriquece con esa nueva aportación, y los elementos o enclaves en que se ha actuado incorporan un nuevo valor añadido, consecuencia de su consideración como parte de una intervención artística.

Por otro lado, artistas o estudiantes que acudieron a presenciar las intervenciones y las conferencias de arte, pudieron descubrir ese otro lado de la minería más sensible hacia la estética del paisaje, o las posibilidades de la arqueología industrial como instrumento de desarrollo.

### **Algunos objetivos cumplidos.**

Como parte de los objetivos alcanzados hay que señalar el anuncio del Director General de Patrimonio del Gobierno de Aragón, presente en la mesa redonda final, del comienzo de un estudio desde su departamento para la declaración de Sierra Menera como Parque Cultural,

Por otra parte, el segundo componente del proyecto, el arte contemporáneo ha recibido también el espaldarazo de otra institución aragonesa para apoyar su continuidad en Ojos Negros. Lo anunció, al terminar las últimas jornadas, la Directora del Centro Aragonés de Arte Contemporáneo de la Fundación Beulas, Teresa Luesma, al proponer una cooperación conjunta en diversas actividades artísticas. Este centro que ha elegido como señas de identidad, la relación entre arte, naturaleza y cultura contemporánea, ha visto en el planteamiento de **Arte, industria y territorio**, un enfoque que sintoniza plenamente con sus objetivos. Son dos buenas noticias que dicen mucho de la sensibilidad de los responsables de estas dos instituciones hacia los esfuerzos desplegados por pequeños colectivos ciudadanos o municipios como el de Ojos Negros, en torno a la recuperación de su patrimonio y su puesta en valor.

### **Implicación de los vecinos.**

Hay que hacer referencia también a otro elemento fundamental en el desarrollo de los encuentros de **Arte, industria y territorio**. Se trata de la implicación de los vecinos de la localidad. Si bien la gran mayoría de los mineros que fueron despedidos en 1987, abandonaron Ojos Negros, los que decidieron permanecer en el barrio minero, ya como jubilados o como trabajadores en activo en otras ocupaciones, han manifestado abiertamente su interés hacia este cambio de función en las minas. Durante los días que duró el desarrollo de las jornadas han percibido que su localidad, su trabajo, su historia y la de sus padres o abuelos, mineros todos ellos, era algo importante.

### **FERROCARRIL DE OJOS NEGROS – SAGUNTO**

Cuando en 1900 se fundó la Compañía Minera de Sierra Menera SA con el fin de explotar los yacimientos de hierro de la cuenca de Ojos Negros, en el límite de Guadalajara y Teruel, se planteó un problema importante: El transporte del mineral desde el yacimiento hasta la costa mediterránea, bastante alejada, puesto que debía ser exportado para su venta principalmente a Gran Bretaña ya que por aquel entonces no existía la Siderurgia en Sagunto. Esto suponía un aumento en el coste final del mineral.

En un principio y dado que la explotación minera se encontraba a tan solo 15 km del Ferrocarril Central de Aragón (un ferrocarril de vía ancha explotado por una compañía belga), se pensó transportar el mineral por dicha compañía. Pero surgieron desavenencias entre las dos compañías por desacuerdo en el precio (Dice el vulgo que la razón fue un céntimo por tonelada) y los empresarios rompieron las negociaciones.

Ramón de la Sota decidió entonces solicitar licencia para construir un ferrocarril propio de vía estrecha.

El presidente del Central de Aragón Segismundo Morell, que luego fue Ministro de la Gobernación, viendo perdido un negocio tan tentador puso todas las trabas posibles para que el ferrocarril de Sota se retrasara y abandonara la idea. Hubo tres paralizaciones de obra en su inicio, intentó por todos los medios legales vetar primero la autorización de su concesión y después impedir la construcción por medio de litigios, recursos, no-autorización de obras que afectaban a su trazado, etc. Todo ello se superó con grandes dificultades y con retraso.

El 10 de enero de 1.902, por medio de una Ley Especial, se le otorgó la concesión para construir un ferrocarril económico entre Ojos Negros y Sagunto. La citada ley salió a la luz en La Gaceta de Madrid el 11 de enero de 1.902.



[Lasprovincias.es](http://Lasprovincias.es)

### **Datos oficiales**

*“Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y de la Constitución, Rey de España y en su nombre durante su minoría de edad la Reina Regente del Reino:*

*A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: Que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente.*

*ARTÍCULO 1º- Se autoriza al Gobierno de S.M. para otorgar a la Compañía Minera de Sierra Menera, S.A., la concesión de un ferrocarril económico desde Ojos Negros a Sagunto sin subvención del Estado.*

*ARTÍCULO 2º- Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto presentado, si mereciese la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas y con sujeción a las prescripciones generales de la ley de Ferrocarriles vigentes.*

*ARTÍCULO 3º- Este ferrocarril se considera de utilidad pública para los efectos de expropiación forzosa, y el concesionario tendrá derecho a ocupar terrenos de dominio público y disfrutará de las demás exenciones y privilegios que las leyes conceden a los de su clase.*

Por tanto:

*Mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan cumplir y ejecutar la presente ley en todas partes.*

*Dado en Palacio a 10 de Enero de mil novecientos dos*

*Ministro de Agricultura,*

YO LA REINA REGENTE

*Industria, Comercio y Obras Públicas,*

*Miguel Villanueva y Gómez"*

### **Construcción de la línea férrea.**

La línea de Sierra Menera no contaría con subvenciones del Estado ni estaría autorizada para el transporte de viajeros excepto los mineros propios de la compañía. La concesión de este ferrocarril sería por un periodo de 80 años.

El ingeniero industrial Eduardo de Aburto y Uribe, cuñado de D. Ramón, fue el encargado del trazado del ferrocarril. "Cuentan que pasó muchas penalidades, muchas veces fue a lomos de mulo, en invierno recorriendo la Sierra de Teruel y pernoctando en tiendas de campaña." Después de estudiar el terreno concienzudamente (realizó hasta siete trazados diferentes), llegó a la conclusión de que el mejor trazado discurriría paralelo y próximo en algunos tramos al ferrocarril Central de Aragón.

En julio de 1.903 se iniciaron los trabajos de construcción de la vía férrea y terminaron en julio de 1.907. El ferrocarril de vía estrecha (de 1 metro de ancho) Ojos Negros – Sagunto, tenía una longitud de 204 km. La línea discurría por las provincias de Teruel (117 km), Castellón (62 km) y Valencia (25 km).

La obra civil fue todo un alarde de ingeniería único en aquella época. Desde su inicio en Ojos Negros hasta Sagunto había que salvar un desnivel de 1.250 metros. El mayor de ellos era el del Puerto del Escandón. Para evitar grandes rampas empinadas se construyeron 3.000 metros de túneles (el más largo sería el de Jérica con 423m), viaductos como el de Albentosa, el más espectacular con ocho arcos, una altura de 48 metros y una longitud de 179 metros. Su construcción fue considerada como muy lujosa para ser dedicada únicamente a un fin industrial. También destacaron el de Puebla de Valverde con 6 arcos y el de las cuestas del Ragudo.

Tenía en total 18 estaciones (Ojos Negros, Almohaja, Santa Eulalia, Cella, (apeadero de Caudé), Teruel, Valdecebro, Puerto de Escandón, Puebla de Valverde, Sarrión, Albentosa, Barracas, Torás, Caudiel, Jérica, Segorbe, Agimia, Gilet y Puerto de Sagunto) y 15 casillas de paso a nivel para controlar los cruces de carreteras y caminos.

La línea de Ojos Negros Sierra Menera se cruzaba con la del Central de Aragón en tres puntos: uno en Santa Eulalia, otro entre Jérica y Navajas y el último en Sagunto.

### **Organización de los viajes.**

El primer trayecto oficial desde Ojos Negros al Puerto de Sagunto se realizó el 27 de julio de 1.907. El convoy minero estaba formado por una máquina y 15 vagones de 20 toneladas cada uno.

Ojos Negros era la estación de partida, donde confluían todas las vías que bajaban de las minas, donde se organizaban los convoyes y donde se preparaban las máquinas para afrontar el largo recorrido. Un viaje que convertía este ferrocarril en el tren minero más largo de España y su trayecto en una continua pendiente que había de llevarle de los 1.243 metros hasta la orilla del mar.

El ferrocarril estaba dividido en dos secciones:

1. *Ojos Negros – Puerto de Escandón.* Los operarios de Ojos Negros conducían los trenes cargados de mineral desde Ojos negros al Puerto de Escandón y regresaban de vacío.
2. *Puerto de Sagunto- Puerto de Escandón.* El personal del Puerto de Sagunto subía los trenes vacíos desde Sagunto al Puerto de Escandón para regresar con ellos cargados.

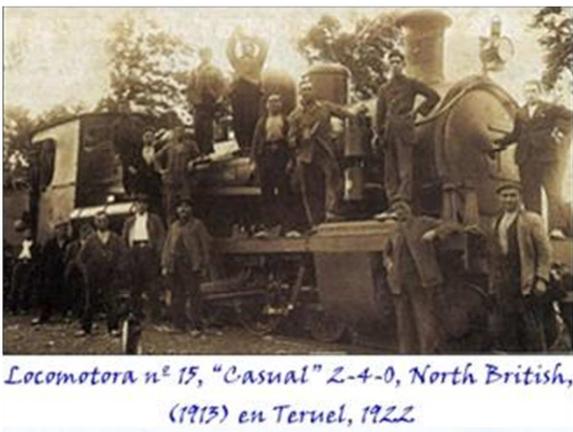
Como las minas se encontraban a 1.250 metros de altura, el tren tenía que descender 918 metros hasta Teruel" donde se le añadía una segunda locomotora que proporcionaba la doble tracción necesaria para subir con éxito la cota más alta del recorrido" en una pendiente de 19 km hasta llegar al Puerto del Escandón (1.220 metros) pues para ello se requería la máxima potencia.

Cuando en invierno llegaban las grandes heladas en el puerto se acumulaba una gran cantidad de nieve que pronto, las bajas temperaturas, la convertían en una infranqueable barrera. Para solucionarlo usaban una

locomotora lanzada a modo de ariete para romper las placas de hielo y dar paso. Luego los operarios ayudaban a retirar la nieve con ayuda de unas palas.

Una vez superado el puerto comenzaba la bajada circulando casi siempre paralelo a las vías del ferrocarril Central de Aragón. Camino hacia el mar llegaba a Sarrión, Jérica o Barracas donde esperaba la llegada de los trenes ascendentes o repostaba agua.

Distintas máquinas utilizadas:



Fotos [www.todocoleccion.net](http://www.todocoleccion.net)

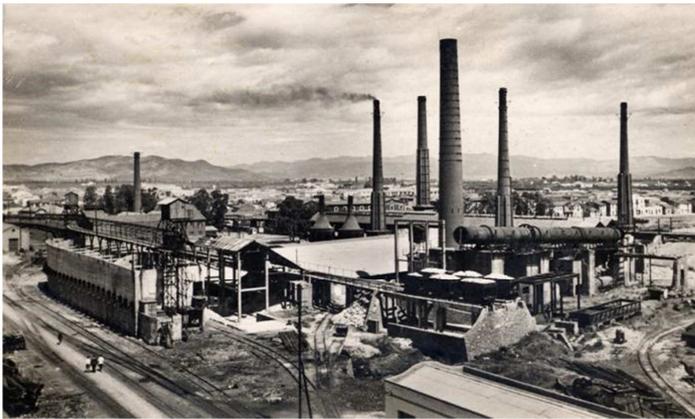
## **PUERTO DE SAGUNTO.**

### **Nacimiento de "La Fábrica" y nacimiento de un pueblo.**

El Puerto de Sagunto es un municipio muy joven, principios del siglo XX y se origina y nace de una decisión empresarial y su consiguiente inversión por

Don Ramón de la Sota al constituir y materializar sus dos proyectos. La Compañía Minera de Sierra Menera y la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo.

El 7 de Agosto de 1900, Ramón de la Sota y Llano y su socio Eduardo Aznar acuerdan en Ojos Negros (Teruel), el arrendamiento de las minas de Sierra Menera con su propietario, Cosme Echevarrieta, por el término de 60 años prorrogables, para explotar su cuenca minera. Con el fin de llevar a cabo esta empresa, Ramón de la Sota fundó en Bilbao el 3 de Septiembre de 1900 una sociedad de la que él y su primo Eduardo Aznar serían los gerentes: La Compañía Minera de Sierra Menera (CMSM).



[Viveelaltopalencia.blogspot.com](http://Viveelaltopalencia.blogspot.com)- PUERTO DE SAGUNTO

Tras muchos estudios y deliberaciones el 16 de marzo de 1901, se tomaron dos decisiones fundamentales: Construir un ferrocarril para poder transportar el mineral y cargarlo en los barcos, desde Ojos Negros hasta Sagunto. Y un muelle en un lugar despoblado de la costa saguntina y allí mismo, al cabo de unos años y con el fin de asegurar la rentabilidad de la empresa minera, instalaría una siderurgia, que fue la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo.

El 11 de Agosto de 1902, por Real Orden de Alfonso XIII se había autorizado un embarcadero de mineral en la playa de Sagunto, con el permiso de ocupación de un terreno litoral de 400 metros al norte y al sur del punto de construcción del muelle. El proyecto del embarcadero manifestaba que se pretendían cargar 5000 toneladas/día de mineral de hierro y lingotes. El embarcadero pretendía ser parte de un puerto que el día de mañana sirviera también para los productos de los riquísimos huertos de Sagunto, Los Valles, Almenara, etc.

El embarcadero ha de tener un calado que permita atracar buques de 1100 toneladas, el calado sería de 8,5 metros. Se pretende construir un dique de escollera de 500 metros de longitud que nos dé acceso al embarcadero que tendrá 300 m. de muelle donde podrán atracar a cada lado dos grandes

buques de 5.000 a 10.000 toneladas. Y para proteger al embarcadero de los vientos de levante se proyecta construir otro dique de escollera de 255 metros de longitud.

La construcción del embarcadero se hizo rápidamente; en Febrero de 1905 empezó a llegar la piedra de la cantera de Gausa y se iniciaron enseguida las obras del muelle. Estas obras se terminaron parcialmente dos años después.

Se construyó un montacargas espectacular, era una estructura metálica con una longitud de 106 metros y una altura de 14 metros. En la parte delantera tenía un ascensor doble, con un motor de corriente continua de 180 caballos de vapor. Este montacargas estuvo en funcionamiento hasta 1964. Cuando fue sustituido por cintas transportadoras.

El 7 de Enero de 1907 salió el primer vapor del muelle de Sagunto, era el Gorbea-Mendi, llevaba las primeras 4.200 Tm y 14 Qtls. de mineral Menera, su destino era Inglaterra. Su primer proyecto se había consolidado con la exportación de mineral, pero de la Sota tenía en mente su segundo proyecto y en 1917 se creó la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo con sede en Sagunto, con ello se asistía al nacimiento de una isla de hierro rodeada de naranjos y de una nueva población a su alrededor: Puerto de Sagunto.

Este mismo año De la Sota pidió a varios ingenieros extranjeros que realizaran proyectos, escogiendo el que presentó el norteamericano Franck Roberts: una factoría capaz de producir 300.000 toneladas de arrabio y compuesta por baterías de coque, altos hornos, hornos Martín-Siemens básicos, trenes estructurales y grandes talleres de forja. El proyecto no se llevó a cabo en su totalidad ya que en 1930 su producción fue de 200.000 toneladas de arrabio. Las instalaciones se compraron a Estados Unidos y eran más modernas que las fábricas del norte.

La Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, se constituyó en Bilbao en 1917 con un capital social de 100 millones de pesetas, representado por 100.000 acciones de 500 pesetas. Y por 100.000 obligaciones de 500 pesetas. Aprovechando los beneficios de la Naviera durante la coyuntura bélica, Sota y Aznar adquirieron 40.000 acciones. Otras 40.000 fueron adquiridas por particulares y otras 20.000 quedaron en reserva. Tuvieron que pasar unos años hasta conseguir la primera colada de la factoría, ésta se obtuvo en 1923.

## **Instalaciones técnicas de la siderurgia**

**Parque de carbones.** Al principio del funcionamiento de la fábrica, el carbón se descargaba de los barcos en el muelle norte mediante dos grúas a las vagonetas tolva. Años más tarde se instaló un puente corredizo que transportaba el carbón directamente a la planta de Cook.

**Parque de minerales.** La necesidad de utilizar diferentes minerales obligó a construir el parque de minerales. Que tuvo una capacidad de 55.000 toneladas para finos y otras tantas para minerales gruesos.

**Sinterización del mineral.** Consistía en dejar el mineral con una granulometría de 8 ms. Para no dificultar el paso de los gases a través de las cargas. Con el tiempo se llegaron a instalar hasta 4 máquinas de sinterizar.

**Hornos de Cook.** El carbón de Cook sustituyó al carbón de hulla como combustible en el siglo XX. Lo que originó un gran adelanto en los Altos Hornos por su forma de combustión más limpia. Obteniéndose de una carga de 8000 kg de carbón de hulla molido, 6000 kg de carbón de cook. En estos hornos había 3 baterías con 15 hornos cada una.

**Hornos Altos.** El horno alto podíamos decir que era el corazón de la instalación siderúrgica. Frank Roberts en su proyecto de 1917 contemplaba la construcción de 4 hornos altos, pero una serie de circunstancias a través de los años lo dejaron en tres.

La primera colada de **Alto Horno nº 1** fue el 6 de enero de 1923, se paró en 1932 por la crisis de la siderurgia de los años 30 y no volvió a funcionar hasta 1948.

**El Alto Horno nº 2.** Realizó su primera colada el 14 de junio de 1926. Estuvo funcionando cuatro años seguidos, parando el 31 de julio de 1930 y volvió a arrancar pasada la guerra civil en 1941.

La producción de estos Altos Hornos era de arrabio o hierro fino para la Acería y otra parte para la producción de lingotes de hierro. La producción total desde el año 1923 hasta 1984 fue de unos 13 millones de toneladas.

Actualmente ha quedado como monumento simbólico, por su función y su presencia. Es un mirador hacia el mar y hacia el futuro. Representación de toda una dimensión económica productiva y humana de una sociedad en un lugar y una época determinados. En 1961 fue derribado y reconstruido desde los cimientos, manteniendo su actividad hasta 1984, siendo el único de los tres hornos altos que sobrevivió al desmantelamiento de la siderurgia.

En 1992 comenzó su rehabilitación con fines didácticos, con el objeto de comprender su construcción y funcionamiento. En el año 2012, la rehabilitación firmada por los arquitectos Carmel Gradoli y Tato Herrero, recibió el premio Europa Nostra.

**Hornos de Acero.** Estuvieron funcionando de forma continuada desde el año 1924 hasta 1984 (no pararon ni durante los dos años de crisis ni durante la guerra civil. Su producción total fue de 15.671.000 toneladas. El acero se obtiene de dos materias primas, el arrabio y la chatarra de acero. Para la obtención del acero es necesario eliminar todas las impurezas que se encuentran en el arrabio y controlar los distintos elementos que van a influir en las propiedades del acero.

**Colada de Lingotes.** La cuchara en la que se había vertido el acero se llevaba mediante un puente grúa a la hilera de lingotes. Se abría la válvula y salía el chorro de acero líquido llenando las lingoteras.

**Hornos de fosa.** Había cuatro hornos de fosa que calentaban los lingotes a 1200°C. El combustible que se usaba para ese proceso era el gas, una vez que los lingotes alcanzaban esa temperatura eran conducidos al tren desbastador de laminación.

**Laminación.** Esta instalación funcionó sin parar desde 1924 hasta 1984. La laminación estaba compuesta por tren blooming, tren de chapa gruesa, tren estructural, tren de alambón, taller de acabados y almacén.

### **Otras instalaciones complementarias.**

El taller de carpintería, el taller eléctrico, rebobinado de motores y el laboratorio.

A parte se construyó el **Economato de productores AHM**, cuyo origen se remonta a la llamada Casa del Marino, construida por la Compañía Siderúrgica de Sagunto (CMSM) para hospedaje de la tripulación de los barcos que llegaban al puerto.

**El Casino Recreativo**, construido en 1921 para alojar actos oficiales de CSM y residencia de ingenieros solteros cuyas habitaciones se encontraban en la primera planta. Este edificio transmite una imagen de elegancia e historicismo. La planta cuadrada y con diversas dependencias en torno a un patio central cubierto que hace las veces de salón principal o pista cubierta de baile con acceso propio. Las dependencias contiguas son el recinto del bar, una pequeña biblioteca y sala de lectura. En el primer piso se

encontraban los despachos y el resto de dependencias. El edificio se complementa con una zona ajardinada para actos lúdicos.

**Oficinas Generales de la Gerencia.** En 1921 la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo decidió construir un equipamiento de Oficinas para administración y Gerencia de la empresa. En su interior se disponían las dependencias de oficinas de la CMSM, CSM, Naviera Sota y Aznar y la administración de Aduanas.

**Barrio Obrero.** Construido entre 1917 y 1921, se planteaba como viviendas para la plantilla obrera de confianza que no alcanzaba el rango profesional de ingeniería, para intentar paliar los graves problemas de vivienda y las pésimas condiciones sanitarias en las que vivían. Son 112 viviendas unifamiliares con un pequeño patio en la entrada.

**Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de Begoña.** En 1927 se inicia la construcción para su inauguración en 1929. Su arquitecto Ricardo de Bastida diseñó su construcción siguiendo cánones de la Basílica originaria de Bilbao, de estilo Neobarroco y ecléctico. Su valor viene marcado por ser un centro religioso pero también por ser uno de los centros monumentales más destacados del originario enclave urbano. Actualmente es el mejor de los auditorios de que dispone Puerto Sagunto por su magnífica y demostrada condición acústica.

**Sanatorio hospital.** Edificio construido por la empresa Altos Hornos de Vizcaya en 1949, rodeado de jardines que se mantienen en líneas generales. Este hospital era destinado principalmente para las personas que trabajaban en la empresa siderúrgica y de la CMSM, prolongó su actividad hasta 1984. Los antiguos chalets de su entorno eran utilizados en sus tiempos por los médicos del hospital. Actualmente es un centro cívico dedicado a servicios sociales donde se ubica una biblioteca y un salón de actos.

**La Nau. La Nave de Talleres Generales.** Edificio de enormes dimensiones, por su tipología arquitectónica se le ha llegado a llamar la "Catedral Industrial" de todo el conjunto. Su aspecto viene determinado por cuatro naves unidas. Su edificación se remonta a 1919, pero es en 1930 cuando adquiere prácticamente su dimensión y fisonomía actuales. Su interior es un espacio único tan solo diferenciado por la altura de la techumbre entre las naves laterales y las dos centrales más elevadas. Al principio las centrales estaban destinadas a Calderería y reparación de locomotoras, mientras que las laterales se dedicaban a la Fundición y Ajuste.

La Generalitat Valenciana con fecha 11/01/2018 ha comprado a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) por 3,7 millones, la

Nave de Talleres de Sagunto a la que dará un uso cultural. El acuerdo para dar al edificio un uso cultural se ha formalizado en un acto celebrado en el Palau de la Generalitat al que han asistido el presidente de la Generalitat Ximo Puig; la presidenta del (SEPI) Pilar Platero; el delegado del Gobierno en la Comunitat, Juan Carlos Moragues, entre otros.



[Paisajesturisticosvalencianos.com](http://Paisajesturisticosvalencianos.com)- LA NAU

### **Viabilidad de la siderurgia: Informe Kawasaki**

Una "lectura española" del citado informe llevaría a una conclusión diferente y es que el número de puestos de trabajo sobrantes, para una producción adecuada a la demanda, no supera los 6.000, los cuales serán compensados con jubilaciones.

Según Mariano Garcés, las conclusiones a dicho estudio son las siguientes:

- 1º Existe una sobredimensión de las tres empresas españolas de siderurgia integral.
- 2º La estructura de producción está deformada: existen muchas instalaciones y muy pequeñas, con lo que la acometividad decrece.
- 3º El nivel de integración del sector es excesivo, lo que dificulta el problema.
- 4º Existe un cierto desfase tecnológico.

La firma japonesa señala que la actual industria española del acero no se encuentra en condiciones óptimas debido a su baja productividad de la mano de obra y al bajo rendimiento del producto. Las empresas españolas están en el nivel que tenían las japonesas hace diez años.

El informe añade que se debería aplicar un programa de investigación y mejora que tenga en cuenta que las técnicas que hoy son modernas, serán obsoletas al cabo de pocos años.

En la tercera parte del informe se contemplan las inversiones a realizar y se indicará la conveniencia de la instalación del tren de bandas en caliente.

### **Cierre de los altos hornos**

El 4 de febrero de 1984 el gobierno decretó en consejo de ministros el cierre de IV planta con el desmantelamiento de los Altos Hornos pero conservándose la planta de laminación. Se sucedieron a lo largo de este año 15 huelgas, corte de la autopista, etc.

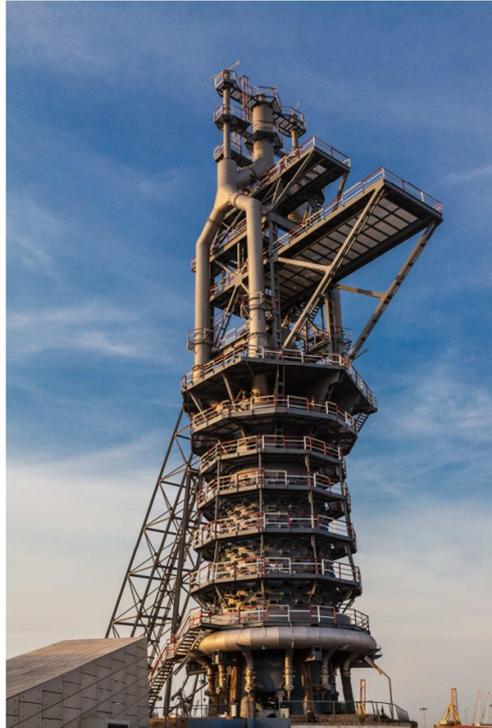
El 4 de abril de 1984 se llegó a un acuerdo entre el INI y los sindicatos para el cierre de la cabecera de la siderurgia sin ningún despido. Sagunto pasó por momentos muy duros, su futuro parecía ligado a la fundición. Altos Hornos pasaron de tener 5.569 empleos entre fijos y eventuales a tener un millar.

La Generalitat Valenciana estaba gobernada por entonces por el partido socialista que bregó para evitar el cierre pero perdió frente a Las empresas del norte. De poco sirvieron los argumentos técnicos del informe Kawasaki, que apostaba por una siderurgia española de nueva planta y aconsejaba su emplazamiento en Sagunto, en el Mediterráneo. El cierre de la acería no fue fácil para nadie y menos para un gobierno socialista recién llegado al poder. Felipe González se ha referido a ello como uno de los peores tragos que pasó siendo presidente del gobierno.

Además de una elevada preparación profesional, los saguntinos conservan de su pasado industrial una arraigada cultura obrera. Se calcula que el cierre de Altos Hornos costó al Estado Español 52.000 millones de Pts. Sin embargo la conversión de 6 millones de metros cuadrados por parte de la Generalitat atrajo nuevas inversiones y la recolocación de 1100 metalúrgicos. Los protagonistas de esta reconversión fueron los sectores químico, vidrio, material de transporte, transformados metálicos, etc.

Los factores clave que han condicionado el desarrollo industrial del municipio son fundamentales para entender la dinámica y expansión industrial del mismo. La evolución industrial de Sagunto en las dos décadas

transcurridas desde la reconversión siderúrgica es compleja y hay que entenderla desde la inversión industrial entre los años 1973 y 2000. Estas nos permitirán conocer los procesos de cambio estructural que ha conocido la industria saguntina.



ALTO HORNO

*Paisajesturisticosvalencianos.com*

## **PUERTO DE SAGUNTO DESPUES DEL CIERRE DE LA FÁBRICA**

### **Evolución de la actividad industrial después del cierre de la fábrica**

1º El proceso de reindustrialización es explicable por las nuevas empresas creadas como consecuencia de subvenciones recibidas por parte de la administración central y autonómica. Se crearon las mejores infraestructuras, mucho suelo industrial. Por lo que no se requirió mano de obra muy cualificada.

2º Los años 1992-1993 marcaron un punto de inflexión en la dinámica inversora en Puerto de Sagunto y la comarca.

3º La dinámica sectorial también refleja la naturaleza y los cauces por los que transcurrió el proceso de reindustrialización.

4º El periodo 1993-1997 será de ralentización de la inversión registrada

5º Habrá que esperar al periodo 1998-2000 para que la inversión registrada en el Camp de Morvedre vuelva a experimentar un importante crecimiento.

6º A partir del 2001, uno de los proyectos más valorados es el de Unión Fenosa. El director general, Elías Velasco, presento lo que llamó un "proyecto encadenado" que arranca en Egipto y a través de la Comunidad Valenciana llegará a toda España. La compañía eligió Puerto de Sagunto para construir una central de ciclo combinado, una planta de regasificación y un gasoducto que conectará sus instalaciones portuarias con los núcleos azulejeros de Castellón y textil de Valencia. La inversión asciende en una primera fase a 731 millones de euros, que se completarán con otros 400 en una segunda fase. Desde entonces el Puerto de Sagunto se ha convertido en el puerto de entrada de gas del Mediterráneo. Y desde allí se abastece de gas a Cataluña, Murcia, Andalucía y Madrid.

Puerto de Sagunto ha pasado, como el resto de España, por unos años de gran expansión inmobiliaria. El bum del ladrillo donde proliferaban los polígonos urbanos, industriales y terciarios nos ha dejado unos años de gran crisis, que poco a poco se van superando.

### **Estructura industrial**

Existen cuatro tipos de sectores en función de su peso relativo en el empleo industrial de Sagunto.

- Metalurgia y la fabricación de otros productos minerales que suponen el 29 % del empleo industrial municipal.
- Fabricación de productos metalúrgicos con un 14 % de empleo.
- Industria de reparación de vehículos y maquinaria el 8,30 %, la industria de productos alimenticios el 7,58 %, y la industria química el 4,5 %.
- Y por último con escaso peso tenemos la industria textil, la industria de la madera y el corcho y la industria de la construcción de maquinaria.

En la industria comarcal podemos decir que ahora en el año 2017 siguen dominando los mismos sectores que hace una década como son: los transformados metálicos y componentes de automóviles. En conclusión, el crecimiento del empleo industrial en Sagunto se debe al crecimiento del empleo en las grandes empresas industriales de cierto tamaño.

### **Localización de la actividad industrial y turística hoy día**

- Distrito del acero, ocupa una extensión de 1.861.500 metros cuadrados.
- Distrito Pymes y servicios, 563.000 metros cuadrados.
- Distrito químico, 280.000 metros cuadrados.
- Distrito tratamiento medio-ambiental 161.000 metros cuadrados.
- Distrito de la industria, 5.245.000 metros cuadrados.
- Distrito de la logística, 760.000 metros cuadrados.
- Distrito de oficinas y servicios, 130.000 metros cuadrados.

En el centro de Energías avanzadas se encuentran:

- La Regasificadora, que se le ha denominado comercialmente Saggas participada por Iberdrola, Endesa y Unión Fenosa con capacidad de almacenamiento de 300.000 metros cúbicos de gas.
- La Central de ciclo Combinado. El proyecto prevé la instalación de tres grupos de generación de energía eléctrica.

Así que por todo lo expuesto tenemos que decir que Sagunto es una ciudad industrial, por lo que los planes de vigilancia medio-ambiental juegan un papel muy importante. Las empresas deben cumplir las normas y los reglamentos existentes.

### **El turismo en Sagunto.**

El municipio de Sagunto se ha convertido en la ciudad con mayor número de empresas distinguidas en el Sistema Integral de Calidad Turística en Destinos (SICTED) después de Valencia. Sagunto ha sido todo un ejemplo de destino en el que se trabaja la calidad permanentemente. Durante el 2017, a las 42 empresas ya distinguidas en el SICTED se han adherido 30 nuevas empresas y servicios de diferentes tipologías como hoteles, restaurantes, taxis y comercios.

Se trata de un proyecto gratuito para las empresas financiado por la Consellería de Turismo y el Ayuntamiento de Sagunto en colaboración con Turespaña. El alcalde de Sagunto (Quico Fernández) considera que los datos son muy importantes y hay que tener en cuenta que el turismo es uno de los ejes principales para nuestra recuperación y nuestro futuro económico.

## **Conclusiones sobre el Puerto de Sagunto**

Desde el cierre y desmantelamiento de la siderurgia, el núcleo urbano de Puerto Sagunto ha ido desarrollándose urbanística y socialmente sobre la base de una mayor diversificación industrial llegando a superar demográficamente al núcleo de Sagunto.

El Puerto de Sagunto entendido como conjunto de personas que lo han ido construyendo, queriendo o no queriendo pero haciendo que fuera tal y como ha llegado a ser un gran municipio.

La imperiosa necesidad de un pueblo de tener una memoria colectiva para poder construir su presente y su futuro sobre ese conocimiento. Y al decir memoria, la oponemos a la mutilación de la verdadera historia y a la pérdida de los conocimientos colectivos y sobre las personas. No podemos arrancar páginas de nuestra historia. El escritor italiano, Primo Levi decía que "la memoria es un don, pero también es un deber". Por lo que estamos obligados a mantener la propia memoria.

Pero han sido los miles de ciudadanos venidos de distintos lugares y sus descendientes, los que han vivido, nacido, trabajado, sufrido y soñando, los que han ido modelando el Puerto de Sagunto. Así se inició esta sociedad caracterizada por la amalgama de procedencia de sus habitantes, lo que contribuyó a enriquecerla en su personalidad.

Los hijos de los metalúrgicos tienen hoy día una formación sólida y la localidad, con un parque automovilístico equiparable al norteamericano está integrada en el área metropolitana de Valencia. Aunque lo más preocupante sea la falta de estabilidad institucional porque lastra el crecimiento de la población. Y es que el escenario político de Sagunto está fragmentado desde hace años. La izquierda ha sido y es la fuerza más votada incluso en plena reconversión.

Sin embargo, el debate político está presidido últimamente por la reivindicación segregacionista que vuelve a anidar en el Puerto. El núcleo histórico (21.000 habitantes) y el Puerto (45.821 habitantes) separados tan solo por dos kilómetros.

El Puerto, fundado por oleadas de inmigrantes ha sido más dinámico y emprendedor que el centro histórico. Tras la reconversión el Puerto ha experimentado una reestratificación social hasta el punto que el 70% de sus habitantes se declaran de clase media o clase media alta. Los vecinos del Puerto se identifican con el Alto Horno superviviente, los del núcleo histórico, con el Castillo Romano.

Recientemente el ayuntamiento de Sagunto presentó el programa “100 Anys de la Siderurgia”, con una serie de actos conmemorativos que se celebrarían a lo largo de todo el año 2017. El alcalde afirmaba que uno de los objetivos más importantes es acabar el museo industrial, que lleva tanto tiempo pendiente y que no sólo ha de servir para recuperar la memoria industrial sino también el movimiento obrero.

El 17 de diciembre de 2017 tuvo lugar uno de los actos conmemorativo en la Alameda del Consell, lugar elegido mayoritariamente para la colocación de una estatua como homenaje a las 156 personas que perdieron la vida en la conocida Fábrica de Puerto de Sagunto. Es una imponente escultura de acero de seis milímetros de grosor y resistente a la corrosión y cuya idea partió de la Asociación del Patrimonio Industrial. En una plancha de acero, como hemos dicho, quedarán grabados los nombres de estas 156 personas, entre las que solamente hay una mujer fallecida, vecina de la localidad de Gilet y cuyo nombre era Tomasa Peñalbert, que murió desempeñando su trabajo de guardabarrera.

**“La historia no es de piedras ni es de hierro, ha de ser de personas”**, ha dicho el alcalde Francisco Fernández. Como también que hay mucha gente que no ha vivido esta parte de nuestra historia, pero debe conocerla para saber de dónde venimos y que podemos estar orgullosos de ser una ciudad industrial y tener un movimiento obrero y una clase trabajadora que ha sabido estar a la altura de las circunstancias en todo momento.

## **VIA VERDE DE SAGUNTO A OJOS NEGROS**

Según la definición de Wikipedia:

*“Vía verde es el nombre que reciben en España los recorridos peatonales y ciclistas en el medio natural resultado del acondicionamiento de infraestructuras en desuso, principalmente antiguos trazados ferroviarios o carreteras sin servicio.”*

En 2018 se cumplen 25 años desde que se iniciara el proyecto de transformación de las vías férreas en desuso. Hay un total de 123 Vías Verdes en España (en todas las comunidades excepto en Islas Canarias) con más/menos unos 2.500 km (y aún quedan unos 5.000 km de vías férreas abandonadas) y que son recorridas por gran número de personas cada año. Sea cual sea el medio utilizado, en bicicleta, a caballo, a pie o patines, las Vías Verdes son accesibles para todas las edades y niveles de forma física.

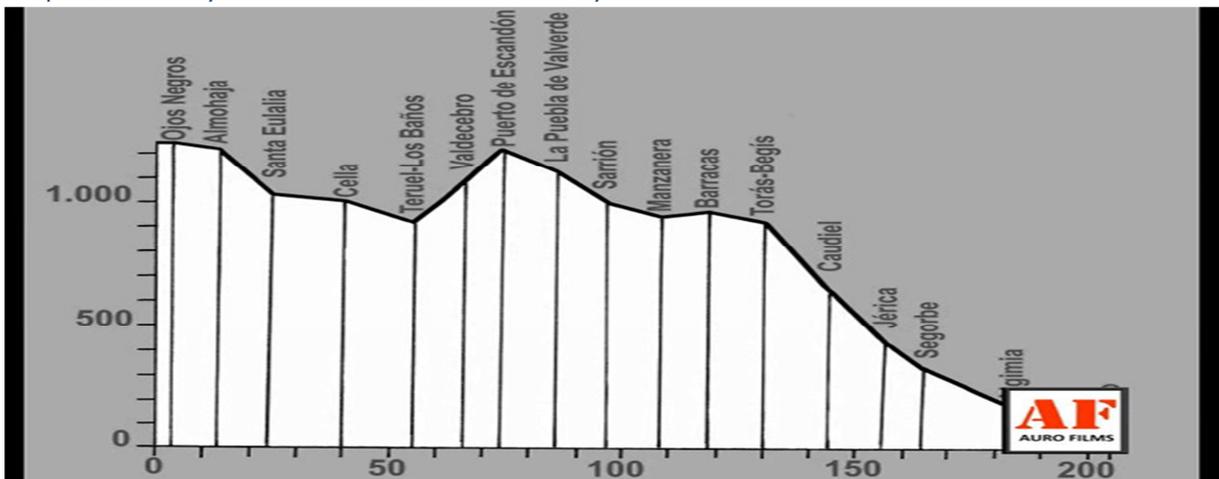


[Viasverdes.com](http://viasverdes.com)

La Vía Verde más larga de España es la que nos ocupa en estas líneas. La ruta es muy cómoda, tanto si se recorre a pie o en bicicleta, con suave pendiente de bajada desde Ojos Negros (Teruel) hasta Sagunto, La vía sigue casi en su totalidad paralela a la vieja vía del ferrocarril. Antiguas estaciones sirven como áreas de descanso y se atraviesan varios tunes y puentes, también se pueden ver trincheras de la pasada Guerra Civil de 1936.

### **Perfil del recorrido del ferrocarril:**

<https://www.youtube.com/matchPv=yu2DO8MNx2w>



Ya está disponible la nueva edición 2018 de las vías verdes en España coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que puede ser consultada, formato pdf, en la página web siguiente:

[http://www.viasverdes.com/pdf/Folleto\\_VV\\_2018.pdf](http://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_VV_2018.pdf)

## Mapa de la ruta verde de Ojos Negros – Sagunto



- <http://www.viasverdes.com/itinerarios/itinerario.asp?id=46>

El pasado día 9 de mayo de 2018 el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Generalitat Valenciana ha anunciado la mejora de la vía verde de Sagunto a Ojos Negros, además de las once restantes en la Comunidad Valenciana (*Diario Las Provincias*)

Se puede encontrar información, extensa y detallada (localización, recorrido, etc.), de las vías verdes tanto de España, como del resto de Europa y USA (greenways) con cualquier buscador en la red Internet.

## **CONCLUSIONES FINALES**

Las dos caras de una misma moneda, a veces sale cara a veces sale cruz. En el año 1900 Sierra Menera tenía un tesoro en sus entrañas, allí estaba el mineral preciado, su hierro y cerca un pueblo, Ojos Negros, la cara de la moneda.

Pero este hierro, donde adquiría valor, era más allá de los mares, fueron unos señores vascos con posibilidades quienes formaron una empresa, CMSM y así poder extraer el mineral, transportarlo en tren hasta la costa, y allí en un embarcadero cargarlo en barcos para venderlo en Inglaterra.

Para construir el trazado del ferrocarril que uniría Ojos Negros con el mar, se hicieron siete trazados sobre plano y se eligió la costa de Sagunto, es la otra cara de una misma moneda, allí en la playa de Sagunto no había nada.

Hoy, un siglo después, Ojos Negros que llegó a tener más de 3000 habitantes durante la explotación minera, tiene menos de 500 habitantes actualmente y

luchan porque en su localidad siga viva la historia y el trabajo de sus padres y abuelos, esperando que las minas se conviertan en un parque cultural.

Puerto de Sagunto, que partió de cero, tiene cerca de los 50.000 habitantes, sin contar los 21.000 habitantes del núcleo histórico de Sagunto, porque después del cierre de los Altos Hornos hubo un proceso de reindustrialización, con fuertes inversiones públicas, facilitando la llegada de nuevas empresas. Puerto de Sagunto es actualmente un núcleo industrial, tecnológico y turístico muy importante.

Ojos Negros es la cruz y Puerto de Sagunto es la cara de una misma moneda.

## **VALORACIÓN CRÍTICA**

Detrás de una gran obra siempre están las personas, siempre hay “un hacedor de realidades” que aprovecha un momento y un lugar para desarrollar su obra. Decía Don Ramón de la Sota “... El tráfico y la actividad aumentarán mucho cuando completemos nuestro plan de instalaciones con la construcción de Hornos Altos de fundición de hierro”.

Y los trabajadores de las minas también tenían sus comentarios: “Muchos años subimos andando, a las seis de la mañana, pin pan, todos juntos a pelotones...las minas era un trabajo duro... colgado de una soga... o escombrando, se pasaba mucho frio... los inviernos con nieve y por botas un saco o una piel de conejo...”

Por otro lado Promesas:” La declaración de Sierra Menera como parque cultural “... y un libro... Un filón por explotar. Realidades... “Cuentan del ingeniero constructor de la vía férrea de sus inviernos en Teruel pasados a lomos de un mulo y durmiendo en tiendas de campaña, buscando el mejor trazado para el tren”.

Andoni Sarasola, ingeniero de minas y director de la empresa CMSM, en 1967, comentaba: “El ingeniero se siente un pigmeo ante la grandiosidad de la obra realizada por Sir Ramón de la Sota y Llano”.

Y en el aniversario de los 100 años de Siderurgia, que se han cumplido en el año 2017, el Sr. Alcalde de Sagunto dijo: “*La historia no es de piedras ni de hierro, ha de ser de personas*”. Por eso las personas, cada una realizando su función en el esquema de la empresa, son las que han escrito esta historia.

## **BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA**

Antón Sarasola "Minas y ferrocarril Ojos Negros, Sagunto y Siderurgia Integral" (1999).

Antropología Campo de Morvedre. "Historia Local del Puerto de Sagunto".

Arasola Andoni "Minas y ferrocarril Ojos Negros" Alba editorial 1999.

Arribas, D. (Coord.) 2006, Arte, industria y territorio, 2. Fundación Beutas. CDAN, Centro de Arte y Naturaleza, Huesca.

Arribas, D. 2003. Arte actual, patrimonio minero y sociedad. "La experiencia de Ojos Negros (Teruel)". Fabrikart, 3, 138-156.

Auditoría Ambiental de Sagunto (Ayuntamiento de Sagunto).

Buenaventura Navarro Herraiz "Puerto Sagunto".

Carlos J. Pardo Abad "El Patrimonio Industrial de España".

Centro de Estudios del Jiloca (Teruel). Arribas, D.1999. "Minas de Ojos Negros, un filón por explotar". Arribad (Coord.) 2002. Arte, industria y territorio, 1. Arte-Jiloca, Teruel.

Comisión Europea "Escribir con claridad" Guía disponible en los 23 idiomas de los países de la Unión Europea. Versión en línea.

El Económico.es Wikimorvedre: "Ramón de la Sota". Grupo de estudios CMSM. Publicado en Opinión el 4 de Agosto de 2017.

El hacedor de realidades Sir Ramón de la Sota:  
<https://www.youtube.com/watch?v=BACWwg8xcCBB>

El Periódico:  
<https://viajar.elperiodico.com/viajeros/vias-verdes-cumplen-cuarto-siglo>

Estudios CMSM. eleconomico.es. "Ramón de la Sota". Publicado en Opinión (04-08-2017) #wikimorvedre.

Eugenio Torres Villanueva "Ramón de la Sota. Un empresario vasco" (Editorial Lid-Madrid-1956.

Facultad de Bellas Artes de la Universidad del País Vasco, Bilbao.

Gabinete de Comunicación del Ayuntamiento de Sagunto.

Gonzalo San Segundo (22-04-2002). "*Auge y ocaso de Neguri*".

Instituto de Estudios Trolenses, Teruel. Sanz Alexia (2000): "*Ojos Negros. La memoria de un pueblo*". Cuadernos didácticos (Patrimonio Industrial de El Puerto de Sagunto)

Manuel Girona y José "*Arqueología Industrial de Sagunto*".

Miscelánea trolense, [blogspot.com.es/2016/nenero2016](http://blogspot.com.es/2016/nenero2016).

Nueva tribuna.es (03-09-2015). "*La minería en la España del siglo XIX*".

Pablo Avaz y M. Angel Sáez "*El Puerto del Acero*".

Prensa: *El País, Levante*.

Rafael Ossa (14-05-2014). "*Ramón de la Sota*".

Ricardo Hernández "*las vías verdes en la Comunidad Valenciana*" (2004).

Universitat Jaume I, Universitat per a Majors "*Cómo hacer un trabajo de investigación*".

Wikimorvedre (Publicaciones de OPINIÓN).