

La Compañía Minera de Sierra Menera. Breve historia de una gran empresa. *Grupo de Estudios CMSM¹*

Con el cariño merecido a aquellos que dejaron todo , incluso su tierra, para forjar una nueva forma de vida.

La historia de la Compañía Minera de Sierra Menera (CMSM), arranca en el año 1.900 motivada por la expansión de los negocios mineros que Ramón de la Sota y Llano dirigía, junto a su primo y socio Eduardo Aznar y de la Sota.

El pasado año se cumplió el centenario de las Reales Órdenes de 1902 por las que se concedieron las correspondientes licencias de construcción de su ferrocarril minero, y del embarcadero, el actual núcleo de población de Puerto de Sagunto. Esto supuso, en su momento, uno de los mayores movimientos migratorios habidos en nuestro país, primero por la propia CMSM y, posteriormente, por la construcción de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (CSM).

Vamos a tratar, de forma somera, cuales fueron los orígenes de la CMSM, su constitución, estructura, evolución de la misma hasta su desaparición, , minas, embarcadero, ferrocarril, y la figura de su principal creador, Sir Ramón de la Sota y Llano.

Constitución y esquema de la empresa.

En 1896 el grupo empresarial de Echevarrieta y Larrínaga ponen sus ojos en los yacimientos de mineral de hierro en la zona conocida como Sierra Menera compartida por las poblaciones de Setiles (Guadalajara) y Ojos Negros (Teruel), comenzando su compra.

En 1899, cuando intentan poner en explotación dichos yacimientos, al tener constancia de la existencia en los mismos de, al menos, 100 millones de toneladas de un rico mineral de hierro, hecho este último inexacto como más adelante se tratará, aunque no pudieron llevar a cabo el proyecto, dada la magnitud del mismo, por el problema que suponía el transporte hasta un puerto de embarque y la falta de apoyos económicos.

No obstante, y dado que la práctica totalidad de los negocios mineros de España tenían sus sedes en Bilbao y Londres, entran en negociaciones con el grupo empresarial vasco Sota y Aznar, dirigido por los primos Ramón de la Sota y Eduardo Aznar, con experiencia en empresas mineras y poseedores de una gran cantidad de buques, llegando a ser con el tiempo la compañía privada más importante de España, y en los que comercializar dichos productos por todo el mundo, la Naviera Sota y Aznar.

Dichas negociaciones desembocan en un acuerdo firmado por Ramón de la Sota y Cosme Echevarrieta en Bilbao en Agosto de 1900 por el cual, su sociedad, arrendaba 1.569 hectáreas de los yacimientos mineros al grupo empresarial “Sota y Aznar” que se comprometía a la fundación de una Sociedad Anónima que explotaría dichas minas. Las condiciones del contrato eran las siguientes : (las cantidades en euros se han redondeado por exceso/defecto y las expresadas en pesetas se representan, en caso de millones, como “mill.”).

¹ El Grupo de Estudios de la CMSM está formado por: Alberto Emilio Llueca Juegas, Emilio Llueca Úbeda, José Luis Martí González, Antonio Murciano Sáez, Juan Carlos Talavera Aldavero y José Manuel Sanchis Calvete.

- 1.- La explotación se otorgó por 60 años, prorrogable a 60 más.
- 2.- Echevarrieta recibiría la cantidad de 9.015€ (1,5 mill.) en metálico por los gastos ya hechos en las explotaciones, así como otros 24.040€ (4 mill.) en acciones liberadas de la sociedad arrendataria a constituirse, y a los cuatro años de dicha constitución percibiría un canon de 0.006€/ton. (1 pts/ton.) con un mínimo de 3.005€ anuales (500.000 pts.)
- 3.- La construcción de un ferrocarril que supusiera la salida del mineral de hierro al Mediterráneo para su embarque y comercialización.
- 4.- Tanto el ferrocarril como el embarcadero, y los depósitos de mineral, serían de uso único y exclusivo para el fin en cuestión, el transporte y embarque del mineral. Posteriormente se verá que esto supuso una gran pérdida de ingresos, sobre todo en el embarcadero.
- 5.- Si el convenio se rescindía Echevarrieta sería el primero en tener derecho a quedarse con las instalaciones.
- 6.- Echevarrieta podía ceder a terceros las minas y sus derechos, viéndose estos obligados a respetar los compromisos contraídos con la futura CMSM.
- 7.- En caso de finalizarse el contrato las mejoras realizadas en las minas y sus instalaciones pasaban a ser propiedad del arrendador.
- 8.- Todas las cláusulas anteriores debían formar parte de los estatutos de la futura sociedad minera.

Una vez analizadas estas cuestiones y con los datos recabados, Sota y Aznar, tras inspecciones realizadas personalmente, y de alguno de sus colaboradores directos, como el caso de su cuñado y futuro coordinador de toda la obra, Eduardo Aburto Uribe, se constataba que en los criaderos existían las cifras anteriormente reseñadas de mineral de hierro con una riqueza, en $\frac{3}{4}$ partes, de un 56%, lo cual lo hacía bueno para los productos de primera clase, y pudiendo emplearse el otro 25% para tareas secundarias. Este será uno de los grandes problemas que arrastrará durante toda su existencia la compañía, ya que la riqueza media verdadera del mineral era de un 41% y su humedad del 17%, lo hacía demasiado pulverulento, lo que produjo grandes quebraderos de cabeza en los directivos y gerentes de la empresa.

Los cálculos eran muy alagüeños, basándose en la riqueza del mineral, y calculando que, sobre una producción de millón y medio de toneladas anuales, cifra sólo conseguida y superada tras la guerra civil, se podían obtener unos beneficios anuales superiores al 20%, era un negocio con grandes perspectivas que no fueron tan fructíferas como se esperó en un principio. Así mismo, los costes iniciales se cifraban en unos 192.324€ (32 mill.) de los cuales se iban a destinar 135.228€ (22.5 mill.) al ferrocarril y el embarcadero y el resto para satisfacer los pagos a los dueños de las minas y a los que iniciaban el negocio.

La constitución del capital social de la futura compañía arrendataria se iba a dividir de la siguiente manera:

- 120.202€ (20 mill.) en 40.000 acciones de 3.01€/acción (500 pts.) nominativas hasta su total desembolso, en que pasaban a ser al portador.
- 24.040€ (4 mill.) en 8.000 acciones liberadas al portador para Sota y Aznar como pago por la cesión de la opción de arriendo que hacen a la nueva compañía.
- 24.040€ (4 mill.) en otras 8.000 acciones liberadas al portador para Echevarrieta como parte del pago de las minas.
- 24.040€ (4 mill.) suscritos en 8.000 acciones nominativas por Sota y Aznar.

Sin duda, Sota y Aznar iban a desarrollar en esta nueva compañía la política de control que venían ejerciendo en todo su grupo, para, de esta forma, tener bajo su mando el consejo de administración y la gerencia de la misma.

Lo cierto es que despertó tal expectativa, que las 40.000 acciones ofertadas debieron ser prorrateadas al haber una mayor demanda que oferta. Se había puesto en marcha el mayor proyecto minero de España.

En total fueron 635 los accionistas que pudieron suscribir participaciones de la nueva empresa, la cual se constituyó formalmente el 3 de Septiembre de 1.900 en el despacho Bilbaíno del Ilmo. Notario D. Isidro de Erquiaga ante la presencia de alguno de los colaboradores más asiduos de Ramón de la Sota y Eduardo Aznar.

Su estructura, como ya se ha dicho anteriormente era idéntica a la de otras empresas del grupo, estando estatutariamente controlada por los dos socios, pues ellos eran los directores gerentes, y los poseedores de los mayores paquetes de acciones, por lo que manejaban dichos órganos de gobierno. Así mismo los puestos principales estaban ocupados por personal de su total confianza como Eduardo Aburto, Antonio De la Sierra y Luis Cendoya, entre otros.

Una vez firmada su escritura de constitución se comienza a plantear el trabajo a realizar, con la mira de la posible implantación de una factoría siderúrgica, el gran sueño de Sota frente a sus competidores de la burguesía vasca encabezada por Víctor Chavarri, pues en la escritura de constitución de la CMSM se contempla la posibilidad de tratar el mineral de hierro para obtener productos siderúrgicos.

Nacimiento, vida y ocaso del proyecto.

Lo primero a precisar por la futura compañía era el emplazamiento de la costa Mediterránea al que iría a parar el mineral de hierro, por lo que se comenzaron a barajar diversas posibilidades que fueron desde Barcelona a Valencia.

Este hecho era de vital importancia, pues de ello dependía el trazado de su ferrocarril, ya que previamente a la constitución de la compañía este fue un punto muy importante en las negociaciones.

Tras estudiar diversas opciones, la orografía del terreno y las posibilidades de negocio, sobre todo teniendo en cuenta su interés por unas futuras instalaciones siderúrgicas, se optó por elegir la playa de Sagunto. Ese punto ofrecía un espacio lo suficientemente amplio para sus proyectos y existía un ferrocarril, casi terminado, el Central de Aragón de capital mayoritariamente Belga, que les daba una idea idónea de por donde trazar el suyo. Tanto es así que durante más de dos años litigaron en los tribunales por continuas denuncias del Central contra Sierra Menera por invasiones de servidumbres. Hay que tener en cuenta que, en un 85%, ambas líneas circulaban casi paralelas y muy próximas. No obstante, el verdadero motivo, por parte del Central de Aragón, fue el intentar, por todos los medios, hacerse con el transporte del mineral, pues suponía un gran negocio para su línea.

Siempre que se habla de porqué no se hizo cargo el Central de Aragón del transporte del mineral se ha establecido como punto de ruptura en las negociaciones la diferencia de 0.006€/por ton/km (1 céntimo de pts.). Lo verdaderamente cierto es que el grupo Sota y Aznar, y sobre todo Ramón de la Sota, estaban acostumbrados a ser totalmente independientes. Nunca se sometían a la presión que un tercero pudiera ejercer, como en este caso con los precios de transporte. Lo que pretendían era colocar el mineral en el buque al menor coste posible para obtener la mayor ganancia. En este campo tampoco

eran novatos pues en las explotaciones que poseían en Setares (Cantabria) y Sierra Alhamilla (Almería) ya habían construido sus propio ferrocarriles, aunque mucho más pequeños. No obstante, por el hecho de pleitear en los Tribunales, hasta la definitiva resolución, en 1905, cuando la CMSM obtuvo la definitiva licencia de construcción en los tramos que faltaban del ferrocarril, no fue impedimento para que llegaran a un acuerdo, y el Central prestó servicios de transporte para la CMSM, tanto de mineral como de material de vía para la construcción del ferrocarril minero, entre Cella y Albalat, construyendo Sierra Menera sendos ramales que comunicaban el primero con las minas y Albalat con el embarcadero, para realizar los transportes hasta tener finalizado su propia línea férrea. Este retraso supuso la pérdida de unos beneficios preciosos, dado que en esos primeros años del siglo XX el precio del mineral de hierro experimentó unos precios excelentes.

La dirección y coordinación de todo el proyecto recayó en D. Eduardo Aburto Uribe, los estudios preliminares para el trazado del ferrocarril y del embarcadero los realizó el capitán de ingenieros D. Eusebio Jiménez, y los proyectos de ambas obras fueron firmados, y presentados en Bilbao en Junio de 1901 por el ingeniero de caminos, canales y puertos D. Luis Cendoya.

A los pocos meses, el 10 de Enero de 1902, la Reina Regente, M^a Cristina, firma una Real Orden por la que se concede licencia para la construcción de un ferrocarril económico desde Ojos Negros a Sagunto sin subvención del Estado.

Posteriormente, el 11 de Agosto del mismo año, el ya Rey Alfonso XIII firma otra Real Orden por la que se concede la licencia pertinente para construir un embarcadero en la playa de Sagunto que diese salida al mineral transportado por el ferrocarril de la Compañía Minera de Sierra Menera.

Ambas noticias, aunque esperadas, se recibieron con entusiasmo, aunque Eduardo Aznar y de la Sota había fallecido a mediados de año, sustituyéndole su hijo Luis M^a Aznar y Tutor.

Se iniciaron los trabajos en el ferrocarril, pero, tal y como se ha dicho anteriormente comenzaron a aparecer los problemas con el Central. La compañía, en 1904, arrojaba unas pérdidas de 27.046€(4,5 mill.) y debían comenzar a hacer frente al pago, según las previsiones iniciales, tal y como se había pactado con Echevarrieta y Larrínaga, del canon de arriendo de las minas, dando una solución temporal al asunto de mutuo acuerdo hasta que la situación se normalizara. Dada esa delicada situación una delegación de accionistas, y expertos, visitaron las obras de las minas, ferrocarril y embarcadero donde decidieron construir el primer espigón de 601 mts., reduciendo el coste del mismo de 24.040 €(4 mill.) a 13.823€(2,3 mill.), con fecha de inicio de obra en 1905 y finalización en 1907, así mismo calcularon los coste idóneos de transporte y quedaron sorprendidos con el coto minero, pues su tamaño era colosal.

Una vez salvados todos los escollos, faltaba encontrar la financiación para cubrir el déficit, y acometer las obras, cifradas en un principio en 135.228 €(22.5 mill.) pero que se habían disparado hasta los 162.273 €(27 mill.).Esta llegó de mano de la Compañía Camell, Laird & Cía de Sheffield, un gran cliente del grupo Sota y Aznar. El acuerdo se firmó en Bilbao el 13 de Marzo de 1906. Camell aportaba un 16.5% del capital de la CMSM. Otro de los detalles importantes fue la inclusión, por parte de Echevarrieta y Larrínaga, de las minas como garantía hipotecaria.

Durante 1905 y 1906 se trabajó muy duro para poner en marcha todo el complejo, resultando que el coto estaba en producción en 1907, llevándose a cabo los primeros embarques a inicios de ese mismo año. El ferrocarril fue terminado en Junio de 1907. El primer trayecto oficial se realizó el 27 de julio de dicho año. Había costado 150.253 € (25 mill.) y sufría un retraso, por todo lo expuesto anteriormente, de casi tres años,

aunque no se puede negar que era el mejor de su época en todos los conceptos: trazado, túneles, rasantes, trincheras, puentes, viaductos, estaciones y material móvil del que nos ocuparemos en momento.

El montante total de la inversión ascendía a casi 234.395€ (39 mill.), pero en cuanto las primeras muestras de las dos variedades extraídas en las minas, menera y sagunto, fueron empleadas en las siderurgias Europeas y fueron contrastadas sus, de momento, buenas cualidades. Se abría ante ellos unas grandes expectativas de negocio, aun mayores, si cabe, con la posibilidad de acceder al mercado Norteamericano, para el que prepararon una mezcla de ambos llamada sagmenera.

Sin embargo, el tiempo perdido comenzaba a pasar factura, ya que el mercado del mineral de hierro comenzaba a acusar una crisis y esto afectaba a los principales importadores del producto, Inglaterra, Alemania y Estado Unidos. En 1907 no se llegó ni a la mitad de la producción prevista, y peor fue en 1908, año en que sólo se comercializaron cerca de 108.000 toneladas, por lo que los costes de explotación, transporte y puesta en buque por tonelada se incrementaron mucho más de lo previsto. No obstante, el verdadero problema todavía no se había hecho patente.

A medida que se iba extrayendo mineral este iba siendo de menor riqueza en hierro que el obtenido en las catas y aún peor, el índice de humedad iba aumentando, lo cual lo convertía en no óptimo para los procesos siderúrgicos, perdiendo consistencia y llegando a ser tan menudo que se convertía en polvo. Había que buscar una solución, y Eduardo Aburto, director de la explotación, realizó diversos estudios que dieron como resultado la implantación en Ojos Negros de una planta, de tipo experimental, para el briqueteo del mineral, proceso empleado en países nórdicos y por el cual el mineral se compactaba en forma de briquetas para dotarlo de mayor consistencia y riqueza. Este proyecto, por diversos motivos, fracasó en Ojos Negros, pero la base del estudio era correcta. Debido a esto se proyectó la construcción de una planta de briquetas y nódulos, inaugurada en 1909, y ampliada posteriormente con una segunda en 1913, con capacidad inicial de briqueteo de 200.000 toneladas anuales y que llegó a las 350.000 toneladas/año.

Una vez subsanado, en principio, el problema que representaba la riqueza del mineral y dado que el proceso de briqueteo comenzaba a dar resultados óptimos, los pedidos comenzaron a aumentar, por lo que la compañía pudo hacer frente a las fuertes deudas contraídas. Los beneficios se destinaron a fines de saneamiento de la empresa. Tal es así que, entre 1.910 a 1.913, la compañía experimentó sus mejores resultados, sólo superados en las décadas de los 70 y 80, ya que se consiguieron cifras cercanas al millón de toneladas anuales. Fueron los años dorados de la Compañía Minera de Sierra Menera, parecía que al fin, tras años de sufrimiento y adversidades la empresa comenzaba a dar unos frutos, un tanto tardíos, pero con buenas expectativas, aunque todo, de nuevo, se truncó, en 1914 estalla la I Guerra Mundial.

Durante este período los pedidos comienzan a descender, sobre todo motivado porque dos de los grandes consumidores de los productos de la compañía estaban en confrontación directa, siendo muy arriesgada la navegación por la costa Atlántica. En esta situación Sota fue, como siempre, muy perspicaz y sacó un excepcional partido de la Corona Británica, poniendo su flota a disposición de Gran Bretaña durante la contienda. Tanto es así que, tras la guerra, cuando ya había sido nombrado Sir del Imperio y visitaba Londres, su presencia era noticia en la *city*, donde la compañía mantenía oficina abierta, aprovechando la infraestructura que la Naviera Sota y Aznar, mantenía en casi todo el mundo.

En esta coyuntura, en que la empresa comenzaba a repartir beneficios y a sanear su tesorería la producción se reduce a la mitad. Los problemas afloran de nuevo,

alcanzándose en 1915 una deuda de 96.162 € (16 mill.) y con mayor preocupación si cabe, pues tenían en puertas la ejecución de su gran proyecto, la construcción de la siderurgia inicialmente como filial de la CMSM, aunque después se constituyó como una compañía independiente, dentro del grupo empresarial.

Con esta situación, y dado que no se sabía cuanto iba a durar la guerra, la constitución de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, en 1917, vino a dar una luz de esperanza a la CMSM, pues se aseguraba el abastecimiento a esta de todo el mineral de hierro que pudiera necesitar para alimentar sus hornos, aunque para eso todavía tendrían que pasar algunos años.

Tras finalizar la contienda la producción no aumenta mucho más que durante la misma, dado que los países beligerantes se encuentran exhaustos y en crisis. A esto, y a la pésima situación económica que atraviesa la compañía se añade el intento del Gobierno de aplicar un nuevo impuesto en el inicio de los años 20.

A duras penas se aguanta hasta 1923, año en que los hornos de la Siderurgia comienzan a dar su fruto, procedente del mineral de hierro de Setiles y Ojos Negros, todo ello unido al impulso que el General Primo de Rivera, tras instaurar la dictadura en Diciembre de este año, y su política de impulsión a las empresas nacionales, una situación un tanto especial en el caso de Sota, reconocido Nacionalista Vasco, aunque no independentista.

De esta manera, y aun sin llegar de nuevo a las producciones de inicios de los años 10, la compañía va obteniendo producciones anuales superiores a las 500.000 toneladas hasta que llega una nueva adversidad, la gran crisis mundial de 1.929, que hunde a todo el mundo en un pozo sin salida. A esto hay que añadir la muerte este mismo año de Luis M^a Aznar y Tutor, el cual es sustituido por su hijo José Luis Aznar y Zabala, el cual no mantenía buenas relaciones con Ramón de la Sota Aburto, hijo de Ramón de la Sota, por diferencias personales y de ideología política. Por un lado los Sota eran Nacionalistas, y Ramón hijo uno de los más convencidos, y por otra banda los Aznar eran Monárquicos. Esto desembocó en la disolución, por parte de Ramón de la Sota y Llano de la Colectiva Sota y Aznar, empresa matriz en la que se concentraban todas, y tomó las riendas de todas ellas. No obstante y tras la guerra la situación cambió completamente, como ya se verá.

En España la situación no es diferente al del resto de países y, de nuevo los grandes clientes de la CMSM dejan de comprar sus productos, cayendo la producción hasta el punto de que, tras instaurarse la II República, con el exilio del Rey Alfonso XIII, y dada la recesión económica generalizada se trabaja día sí, día no.

En 1931 Echevarrieta, al no poder hacer frente a las deudas se ve obligado a vender al Banco de Bilbao las 22 minas, 16 demasías y 2 montes. Comienzan los despidos en Puerto de Sagunto, intentando el Ayuntamiento dar trabajo a parte de ellos con la construcción de la carretera que debía unir Sagunto con Puerto de Sagunto y en otras obras, así como facilitando el retorno a sus pueblos a los que deseaban hacerlo, pues los comercios estaban cerrando y el incipiente núcleo de población estaba casi deshabitado.

En 1.932 se registra una producción de 7.000 toneladas, cesando en Marzo la extracción en las minas, y dejando de trabajar todos los empleados en Ojos Negros y Setiles. A esto hubo que añadir el personal del ferrocarril que realizó su último viaje a mediados de Agosto de dicho año y permaneciendo inactivo hasta 1.941, cuando se reanudó el trabajo tras la guerra civil. Así mismo, en este año Ramón de la Sota delega en su hijo Ramón de la Sota y Aburto casi todas sus responsabilidades, dado que comienza a sufrir serios problemas de salud que comenzaron con una esclerosis complicada con una demencia senil que derivó en lo que hoy día conocemos como Alzheimer.

Aunque en 1.933 el Gobierno de la República aprobó un pedido de 60.101€ (10 mill.) a la CSM en concepto de carril ferroviario esto no supuso la reapertura de las instalaciones de la CMSM, pues la Siderurgia contaba con suficientes reservas de mineral. Al contrario, se acentúan los problemas, sobre todo por parte de los acreedores, deseosos de cobrar.

Todo desemboca en la guerra civil de 1.936 a 1.939, aunque Ramón de la Sota y Llano muere el 17 de Agosto de 1936, al poco tiempo de estallar la misma, lo cual, por otra parte, le liberó de ver como su gran imperio era saqueado tras la guerra por algunos de los herederos de su primo Eduardo Aznar y de la Sota.

El ferrocarril es levantado en algunos tramos y empleadas sus traviesas para construir barricadas, así como alguno de sus puentes y viaductos son dinamitados durante las cruentas batallas libradas en el frente, sobre todo en la provincia de Teruel.

El General Mola entra en Bilbao en junio de 1937 y tres días después se constituye la Comisión Provincial de Incautación de Bienes de Vizcaya, para abrir expedientes sancionadores a aquellos que no eran adictos al nuevo régimen. Estos establecen sus dependencias en las oficinas de la Calle Ibáñez de Bilbao, las ocupadas hasta entonces por las empresas del Grupo Sota y comienzan a abrir dichos expedientes a principio de Julio de ese mismo año, siendo los dos primeros los de los hijos de Sota, Ramón y Alejandro, aunque toda la familia, formada por los diez hijos vivos, de los trece que tuvo el matrimonio, más su viuda, Dña. Catalina de Aburto Uribe, fueron expedientados. Incluso Ramón de la Sota y Llano, el cual, como ya se ha relatado anteriormente había fallecido casi un año antes también fue motivo de otro expediente. El instructor de todos ellos, durante gran tiempo, fue el capitán D. Fco. Javier Sánchez del Campo, el cual se ensañó con la familia Sota de una forma sin igual. De todas formas, ninguno estaba en esos momentos en España, habían marchado al exilio en Biarritz (Francia).

Al mismo tiempo que se abrían esos expedientes aparece de nuevo en escena José Luis Aznar y Zabala, el cual estaba en el bando de los vencedores, y que consigue hacerse con el control de la Naviera Sota y Aznar, pilar del grupo, y así, poco a poco, hasta conseguir el de casi todas ellas, incluida la CMSM.

El encargado del proyecto de reconstrucción fue, como en su proyección, Luis Cendoya, entonces Director de la explotación, y las obras se acometieron entre 1.939 y 1.940, realizándose unas inversiones próximas a los 84.000 € (casi 14 mill.), pues gran parte del tendido férreo estaba muy dañado. Había que reconstruir estaciones, tender nuevas líneas telefónicas, reparar instalaciones portuarias, sobre todo el montacargas que había sido dañado por los bombardeos, y poner en marcha el material móvil, ya que parte del mismo había sido destinado a otros ferrocarriles durante la guerra y ahora retornaba a su línea original. A esto había que añadir la deuda consolidada de la empresa que ascendía a 126.213€ (21 mill.), por lo que de una forma, muy poco ortodoxa pero con la “bendición” del Gobierno, se amplió, en 1.942, el capital social de la empresa del año 1.927 que era de 159.268€ (26,5 mill.) pasando a ser de 360.607€ (60 mill.). De esta manera se dispuso, temporalmente, de circulante para acometer el saneamiento de la misma, trasladándose las oficinas principales a Madrid, aunque se mantuvieron otras en Bilbao. En estos momentos los hilos del grupo D. Joaquín Gamón, como adjunto a la gerencia.

Los años 40 vienen marcados por la reapertura de las minas, aunque con unos resultados de extracción insignificantes, el mayor fue el de 1949 con 287.000 toneladas.

En 1947 llega a la compañía un nuevo Director, D. Andoni Sarasola Martínez, Doctor ingeniero en minas, el cual terminó fraguando una sincera, y respetuosa, amistad con D. Ramón de la Sota y Aburto en su exilio Francés.

Su cometido fue el de iniciar la modernización de la compañía para convertirla en lo que en otro tiempo se soñó, la mayor explotación a cielo abierto de mineral de hierro en España.

Se comienza con las minas introduciendo nuevas excavadoras frontales que funcionaban a gas-oil. Se reconstruye el túnel, llamado de Castilla o de Montiel, original de los años 20 y que unía la vertiente de Castilla (Setiles) con la de Ojos Negros, con una longitud de casi 2.500 mts. Es equipado con una cinta transportadora por la que el mineral iba a las plantas de selección, evitando, de esta manera, tiempo y gastos extra de transporte, aunque hasta finales de los años 60 no funcionará de forma óptima.

Así mismo se remozan las instalaciones portuarias, procediendo a un nuevo dragado de la dársena para aumentar su calado y de esta manera poder cargar buques de mayor capacidad y calado.

Visto que la Comunidad Europea del Carbón y el Acero vislumbra, a mediados de los años 50 un aumento en la demanda de mineral de hierro se realiza una importante reestructuración en el ferrocarril de la compañía. Se procede a la fuelización de las locomotoras, eliminando paulatinamente el carbón de su tender, aunque esta tarea se alargó durante varios años. Se acometen las obras de cambio de los carriles, colocando otros de mayor peso por metro con el fin de que puedan ser transportados conjuntos de mayor número de tolvas, lo que suponía un menor coste tonelada/km al transportar más peso en un mismo convoy.

A finales de los años 50 fallece José Luis Aznar y Zabala, el cual es sustituido por su hermano, Juan Antonio, en la presidencia de la compañía. La renovación de material en las minas comienza a ser satisfactoria, y a inicios de los años 60 el mineral ya no se transporta en vagonetas de madera basculantes tiradas por mulos, sino que se hace en modernos camiones dumpers de hasta 60 toneladas, se emplean excavadoras *rapier* y modernas perforadoras mecánicas. En el embarcadero se amplía la escollera para dotar de más abrigo a los barcos y se inicia la carga en los buques a través de cinta transportadoras, al dejar de emplearse el montacargas de mineral.

Se estudia la modernización del propio parque de locomotoras, adquiriéndose en 1.964 tres locomotoras diesel Henschel de 1.200 caballos de potencia a las que en 1.966 se unieron dos más, con el fin de llegar a las 32 tolvas por convoy en lugar de 20.

En 1.963-1.964 la Naviera Aznar vende su participación al Banco Urquijo, Sarasola es destinado a la gerencia en Bilbao, aunque en 1.967 dimitirá al no estar de acuerdo con los planes que los nuevos accionistas tienen para la empresa. En 1.965 accede a la dirección de la compañía D. Manuel Chueca Pazos el cual llega para desarrollar los planes de los nuevos socios, cuyas figuras principales fueron D. Andrés Martínez Bordiu y D. Juan Carlos Paredes, que accedieron a la Presidencia y Vice-Presidencia, respectivamente, tras la muerte de Juan Antonio Aznar y Zabala, en 1975.

Los planes que venía a desarrollar Chueca pasaban, en primer lugar, por el levantamiento del ferrocarril, hoy en día se alude a motivos políticos y de presión internacional para la obtención de ayudas del Banco Europeo para Renfe, debiendo ser eliminada una de las dos líneas existentes, la antigua del Central, ahora RENFE, o la de la CMSM, aunque será mejor no entrar en el fondo del asunto en cuestión. Como, lamentablemente, comprenderán, fue, de nuevo, la Compañía Minera de Sierra Menera la perjudicada. La decisión se notificó el 10 de enero de 1.968 en la Junta General de Accionistas, ratificada por un Decreto de 24 de Julio de 1.970 publicado en el BOE de 15 de septiembre de dicho año. Se acometen las obras para enlazar la estación de Ojos Negros con la de RENFE de Santa Eulalia del Campo. El 29 de Julio de 1.972 llega a la estación de Teruel-Los Baños el último convoy, con tolvas vacías, arrastrado por la Henschel 1002, siendo dos maquinistas de Sagunto los que la trasladan hasta los

depósitos de la compañía en Puerto de Sagunto, procediéndose, de inmediato, a iniciar el levantamiento del ferrocarril. No obstante RENFE no comenzó a prestar servicio regular hasta tres meses después.

El hecho más traumático en sí fue el despido de todo el personal afecto al ferrocarril, estaciones, casillas, aguadas, personal de vía, mantenimiento y parte del personal administrativo de la empresa, pues todos veían en el ferrocarril su forma de vida. Hoy en día, treinta años después de su clausura, todavía se emocionan cuando hablan de él, como si tuviera vida propia, el ferrocarril de la compañía era parte de ellos, de sus vidas, y lo llevarán siempre en su recuerdo, en su corazón y en su memoria.

Una vez que RENFE se hizo con el transporte del mineral y la compañía comienza a vender el material rodante y circuito del ferrocarril se acomete una nueva obra, ya que los planes a desarrollar pasaban por aumentar al máximo la explotación y en ese punto lo próximo a renovar era el embarcadero, medida la cual pasó no por dragar nuevamente el muelle, si no por construir un espigón que se adentrara en el mar, pantalán, para que pudieran acceder al mismo buques de calado hasta entonces impensable, 14 e incluso 18 mts., con capacidad de carga de 100.000 toneladas y una longitud total de 1.742 mts, transportándose el mineral por una cinta, de marcha en ambos sentidos, hasta una gran máquina de carga con brazo que lo absorbía para depositarlo en las bodegas de los buques.

Este proyecto se acometió en 1.972 y supuso un gasto cercano a los 7.212.000€(1.200 mill.). Desde su puesta en funcionamiento, dados los medios de transporte y la capacidad de carga, se notan unos incrementos de producción espectaculares, En 1980 se superan los 2,3 mill. de toneladas de producción. En el pantalán se complementa la carga de mineral con la de cemento y klinker, así como la descarga de otros productos. Aún así, los beneficios no eran los esperados, sobre todo por el fuerte endeudamiento contraído con la construcción del pantalán y debido a que RENFE había aumentado sus tarifas en pocos años en un 180%. Esto viene a dar la razón a la idea de Sota de contar con su propio ferrocarril.

Una vez puesto en marcha el pantalán Chueca deja la dirección sustituyéndole D. Ginés Pérez Zamora. Se realizaron catas de nuevas vetas de mineral. Uno de los que realizó aquellos trabajos fue D. Miguel Galíndez, el cual realizaba las restituciones de las fotografías aéreas de las minas con la primera máquina de estas características que hubo en España, propiedad de la CMSM, y que actualmente se encuentra en la Escuela de Topografía y Geodesia de la Universidad Politécnica de Valencia, de la cual Galíndez es profesor y Chueca su Director. Mientras, en el Puerto de Sagunto, los jefes encargados de coordinar todas las tareas eran D. Francisco Fabra Oliva y D. Abelardo Debón.

En esta década, con unas buenas expectativas de producción y el proyecto de construcción de la IV Planta Siderúrgica en nuestra ciudad se plantean estudios para poder llegar a alcanzar producciones de 4 millones de toneladas anuales, pero, primero con la crisis del petróleo, que supuso la no consecución del nuevo proyecto siderúrgico, y el posterior cierre de la entonces denominada Altos Hornos del Mediterráneo, antigua CSM, vendrá a poner, prácticamente, el cerrojo en la compañía.

En 1.985, tras casi un año de lucha, de movilizaciones ciudadanas, con el apoyo unánime de la ciudadanía de nuestra Comunidad y de gran parte de España, como si se tratara de una nueva destrucción de Sagunto, cierra la siderurgia, y con ella Sierra Menera ve como desaparece su principal cliente.

En 1.986 cierran las instalaciones de Sierra Menera en Puerto de Sagunto, no recibiendo sus trabajadores el apoyo de ningún estamento, ni de la ciudadanía, que apoyaran su supervivencia. Se presentó un proyecto de viabilidad para reconvertir las funciones del pantalán y mantener algunos puestos de trabajo, pero lo único que encontraron fue

problemas que lo hicieron imposible de prosperar. Se intentó por todos los medios que ENSIDESA, la siderurgia integral existente en Asturias, absorbiera la compra del mineral, pero tras negociaciones, en las que se aludió la falta de riqueza del mismo, no llegaron a fructificar, cuando la realidad era bien distinta, ya que la propia ENSIDESA, junto a otras empresas, eran dueños de unas explotaciones de mineral de hierro en Brasil. Lo cierto es que detrás de todo existieron fuertes motivos de índole político que, una vez más fueron adversos a la compañía y que no vamos a tratar.

El 27 de abril de 1.987 fichan por última vez los 215 trabajadores de la Compañía Minera de Sierra Menera, presentándose expediente de cierre en Julio de dicho año.

Aquí termina la historia, abrupta y sometida, en la mayoría de veces, a circunstancias ajenas a su propio funcionamiento que hicieron que no pudiera dar el rendimiento que en su día se pensó que podía ofrecer.

Claro está que hubo otra serie de condicionantes, fundamentales, que entorpecieron su funcionamiento como fue la baja riqueza en hierro de parte del mineral, el gran retraso en la construcción del ferrocarril en un momento de la historia en que se podía haber ganado mucho dinero, el canon mínimo anual de 3.005€ (500.000 pts.) que se debía pagar y las fortísimas inversiones que se realizaron en la última etapa de la historia de la compañía. En el caso del ferrocarril está claro que con la inversión, planteada en los años 60, habría sido factible renovarlo y de esta manera haber continuado con el transporte propio a un coste muy bajo, aunque los impedimentos de la época no lo permitieron.

Durante su existencia fueron diversos los reconocimientos recibidos, siendo el primero un Diploma de la exposición Hispano-Francesa de 1.908 en reconocimiento a la calidad de sus minerales, y el último la Medalla de Oro colectiva al Mérito en el Trabajo otorgada por SAR Juan Carlos I en Mayo de 1.976.

Entre las visitas ilustres nombrar, por encima la de SAR Alfonso XIII junto al General Primo de Rivera en 1927, la del Generalísimo Franco y el Ministro Girón en los años 40 y la de SAR Juan Carlos I, primero como Príncipe y posteriormente como Rey.

En 1.987 concluye un sueño que comenzó en 1.900 como el mayor proyecto empresarial de mineral de hierro a cielo abierto de nuestro país, una empresa que además de trabajo supuso que la ciudad de Sagunto contase con un nuevo núcleo de población, Puerto de Sagunto en el que se aglutinaron culturas tan diversas como distantes: Aragoneses venidos gran cantidad de ellos sobre el mineral de las tolvas. Andaluces, en su mayor parte procedentes de la zona de Almería donde el grupo Sota y Aznar eran propietarios de otra explotación minera. Vascos, por todo el personal técnico, que vino de allí. Murcianos y de otras partes de la nación, los cuales unidos a los Valencianos que aquí residían, dieron lugar a una amalgama de culturas única.

Las minas de Ojos Negros y Setiles.

Ojos Negros, pueblo que debe su nombre, según historiadores, a las machas negruzcas que se ven a lo lejos, desde el pueblo, y que simulan dos ojos negros, muy cercano a Monreal del Campo(Teruel) y Molina de Aragón (Guadalajara). Setiles, población Castellano-Manchega de la cual un buen número de vecinos, junto a personas de Alustante, Checa y otros pueblos de la zona, emigraron a Sagunto, siempre ha quedado relegada a un segundo plano en la historia de la compañía , no por su mineral, pues era el de mayor riqueza, si no porque el grueso de la actividad industrial estaba concentrado en Ojos Negros. El ferrocarril comenzaba allí, también se habían construido, más concretamente en lo que se denomina, Barrio Minero, la gerencia, los depósitos de

locomotoras, talleres, economato, escuela, hospital y gran parte de las viviendas de los empleados.

Por los restos hallados, anteriores a la era cristiana demuestran que ya se extraía mineral de hierro de la Sierra Menera, aunque en pequeñas cantidades, un mineral que, con el tiempo, se fue trabajando, junto al carbón vegetal, en las forjas de la contornada.

Cuando Echevarrieta y Larrínaga ponen su vista en Ojos Negros lo hicieron sobre una gran extensión de terreno que, al hacerse la división en explotaciones adoptó nombres tan variados como:

En la zona de Ojos Negros: Isabel, Horacio, Jacinta, Isidoro, Teresa, San Pascual, Menerillo, Pilarica, Casual y Amalia.

En la zona de Setiles: Juanita, Santa Filomena, Complementaria, Antonio, Blanca, Zoila, San José, Carlota, San Miguel, Julián, Gracia, Leonardo, Rosario, María y Bárbara.

A estas minas había que unir otras en Almohada(TE) y otras que utilizó la compañía y a las que hay que hacer mención, como las canteras de Navajas(CS), donde se cargaban tolvas con caliza a pie de ferrocarril y la de Gausa(V), a unos 6 km's de las instalaciones portuarias y que contaba con un ramal que conectaba con el ferrocarril. De ambas se extrajo piedra para la construcción de los muros del embarcadero y para la Siderurgia.

Con una altura máxima de 1.534 mts., en el mirador del lobo, sobre el nivel del mar se iniciaron los trabajos en 1.903 en la vertiente de Castilla preparando las canteras para su posterior explotación. Estos eran muy duros, pues la extracción y criba se hacía manualmente, y resultaba muy lento y costoso. En la década de 1.910 se trabajaba con cribas por gravedad que permitían seleccionar el mineral según su tamaño, reduciendo los costes y el tiempo de selección. A esto se unió en los años 20 nueva maquinaria de extracción que vino a suplir parte de los trabajos manuales.

Antes de la guerra civil cesan los trabajos, se producen graves problemas derivados de conflictos laborales, teniendo que actuar, en diversas ocasiones, el destacamento existente en el propio barrio minero de la Guardia Civil, para evitar motines y asesinatos.

En los 87 años de existencia de la compañía, contando los que no hubo extracción, fueron cerca de 50 millones de toneladas las que se arrancaron de las minas, por lo que queda, aproximadamente, la mitad de mineral por extraer. Hoy en día se ve muy costoso el realizarlo, quedando una pequeña explotación en funcionamiento pero de magnesitas, pues cuando se planteó el cierre de las minas se estudió una posibilidad, que no fue aceptada, para explotar otra serie de minerales que podían tener buena comercialización. Las minas permanecen como testigo mudo del paso del tiempo, pasear por sus rampas, acceder al mirador del Lobo, donde se contempla una gran vista o incluso bucear en El Menerillo, mina que tras cesar la explotación se estancó de agua, debido a las grandes bolsas de agua existentes en el subsuelo, motivo principal de la humedad del mineral, y que alcanza, en algunas épocas del año una profundidad cercana a los nueve metros, donde el silencio y la tranquilidad a veces asusta, sobre todo teniendo en cuenta el bullicio que vivió hasta hace pocos años.

El Barrio de las Minas de Ojos de Negros fue en otro tiempo llamado la ciudad del dólar, allí vivieron más de dos mil personas, en todo el pueblo hoy lo habitan unos 600 de los cuales menos de 70 lo hacen en el Barrio.

Existen proyectos de revitalización de la zona para, junto a pueblos de la contornada, como son Almohaja, Villar del Salz o Peracense, con su monumental castillo, se conviertan en lugares de ocio y esparcimiento como zonas de turismo rural, tal vez sea la forma en que en estos pueblos no queden deshabitados y nuevas familias vuelvan a

poblarlos. El primero de ellos ya está marcha: “La Vía Verde Ojos Negros-Sagunto”, en fase adjudicación de obras en el tramo Aragonés y en uso en la vertiente Valenciana, donde se ha convertido en un camino altamente frecuentado y de gran aceptación por el público, tanto a pie como en bicicleta.

Embarcadero del Puerto de Sagunto.

En el proyecto de construcción del embarcadero se proponía un emplazamiento 3 km´s. al norte del primitivo puerto de embarque del Grao Viejo de Sagunto (Grau Vell) y por la Real Orden de licencia de construcción se le permitía la ocupación de terrenos 400 mts. al Norte y otros 400 al Sur, pero a 125 mts. al sur del lugar que se había solicitado. Los 400 mts del Sur serían posteriormente cedidos para instalaciones portuarias de la CSM.

En 1.905 comienzan las obras de construcción del abrigo del puerto con un espigón en forma de F donde la parte más larga tenía una distancia de 515 mts, continuando este con una protección en poniente de otros 144 mts. y el brazo central con una longitud de 60 mts. Su ancho iba de los 15 a los 32 mts. en el abrigo de poniente y su altura superior a los 3.5 mts. Este proyecto había reducido al original de construir un muelle de 800 mts. debido a los problemas económicos, considerando que en un principio iba a ser suficiente. Temporalmente se dependió administrativamente de la Aduana de Canet d'en Berenguer, e incluso en algunos documentos se cita al Puerto como Grao de Canet, o Puerto de Canet, siéndole concedida al poco tiempo aduana propia.

En el mismo año se procedió a construir un montacargas, obra de origen Norteamericano, el cual se encontraba sobre un dique flotante de casi 800 toneladas, formado por ocho cajones rellenos de 5.150 toneladas de hormigón armado cada uno. Su longitud total era de 120 mts. y 14 de altura. Los vagones se elevaban por unos ascensores eléctricos. Una vez en la parte alta la vagoneta se deslizaba por una ligera pendiente para verter, por una de las tres toberas existentes, el mineral que transportaban al interior de las bodegas de los barcos, de entre cinco y seis mil toneladas de capacidad de carga, y a continuación bajar mediante un sistema automático de gravedad y contrapesos. Su capacidad de carga era de unas 5 a 6.000 toneladas en 10 horas, por lo que en un turno se podía cargar un buque completo.

Además del montacargas, en los años 10, existían cuatro grúas a vapor que servían para descargar y cargar mercancías, pues en esta época se intentó que el puerto también sirviera para embarcar frutas, hortalizas y verduras y descargar otras mercaderías ajenas a la licencia inicial, pero les fue denegado el permiso y hubo que desistir de estas posibles actividades complementarias. Así mismo había una draga, un remolcador, dos embarcaciones más y unos depósitos con capacidad para 50.000 tons. de mineral y las oficinas que se instalaron en los bajos del Hospital, junto a las de la Naviera Sota y Aznar que construyó la compañía muy cerca del Puerto.

En esta década se aumentó el calado del muelle, hasta alcanzar casi los 11 mts., que se mantuvo años después en 9 mts., y se prolongó la escollera en 160 mts, la mayor parte en la del abrigo de poniente, aunque conocería nuevas obras de ampliación antes y después de la guerra civil.

En los terrenos situados en los 400 mts. al Norte se instalaron las fábricas de nódulos y briquetas, que prestaron servicio hasta la guerra civil, pues en las mismas se dotaba al mineral de la riqueza de que carecía al compactarlo y aumentar en unas 15 unidades su calidad, pasando de las 45 unidades a 60.

En los años 50 y 60 se acometen nuevas obras de dragado del puerto, así como de alargamiento de la escollera y en 1.965 se instala provisionalmente una cinta transportadora para sustituir al montacargas, el cual es dinamitado y desgüazado en 1.968 para proceder a la construcción del pantalán.

Ferrocarril Ojos Negros-Sagunto.

Cuando se planteó el trazado del ferrocarril de la CMSM, una vez abandonadas las negociaciones con el Central de Aragón, se optó, tras estudiar las posibilidades, de tender una vía casi paralela al mismo, pero aprovechando mejor la orografía del terreno al no tener la necesidad de parar en núcleos de población, dado que su fin era el de transporte de mineral de hierro.

Tanto es así que de los 204 km, 154 m y 24 cm, de longitud del mismo, discurre, durante unos 180 km's lo hacen muy cerca el uno del otro.

En un primer momento Sota y Aznar recibieron la oferta de construir un ferrocarril eléctrico, idea que fue desechada, dando paso al ferrocarril a vapor.

La obra civil fue todo un alarde de ingeniería, único en aquellas época, pues se iba a tender una vía férrea de 204 km's. con una única tarea, el transporte de mineral, siendo la envidia de todos los ferrocarriles nacionales y de gran parte del resto de Europa.

Tal y como se ha relatado en otro apartado, el proyecto del ferrocarril fue firmado y presentado por D. Luis Cendoya en 1.901, y en el mismo se planteaba una obra robusta, bien construida, con gran cantidad de puentes metálicos, túneles, trincheras y servidumbres de paso, aunque pronto comenzaron los problemas con el Central de Aragón.

Mientras duró el litigio con el Central se fueron realizando sucesivas modificaciones en el proyecto, siendo, posiblemente la más importante la de la sustitución de la mayoría de los grandes puentes metálicos por otros de obra construidos en arcadas de fábrica, con sillería de aristones y arcos de cabeza, sillarejo en los intradoses de las bóvedas y cuidada mampostería, siendo presentadas estas entre 1.904 y 1.905. Este hecho es lo que ha permitido, hoy en día, que podamos disfrutar de obras, espectaculares para su tiempo, pensando siempre en el fin que tenían, pues al estar construidas en piedra su mantenimiento era mínimo frente a la corrosión y desgaste de los de hierro, la mayoría en estado ruinoso. Así es como podemos disfrutar de Viaductos como el de Albentosa de 7 arcos, 180 mts. de longitud y 45 de altura sobre el Río de igual nombre, al que se le voló su arco central durante la guerra civil, o los del Barranco del Chispo, Barranco de los Gatos, La Fuensanta, Valdelobos y así hasta 26 puentes que fueron de la distancia antes citada hasta el más corto de 14 mts. En lo que respecta a los túneles fue un total de 18 que iban de los 12 mts. hasta los casi 424 mts. del existente en Jérica, en el cual, no se ve el final al estar en curva. Algunos de estos túneles revestían sus paredes, mientras que otros estaban excavados en roca viva. Todos excepto dos, Valdecebro y Puerto Escandón, estaban construidos para vía sencilla.

En un principio se usó en su construcción carril de 32.5 kg/m. el cual fue sustituido después de la guerra por otros de 35, 40 y 45 kg/m, dependiendo de la intensidad de tráfico que iban a soportar. El primer carril empleado procedió de acerías francesas y de Altos Hornos de Vizcaya, así como el material de tornillería, tirafondos y placas de asiento.

Por otro lado las traviesas empleadas fueron de roble macizas, con unas dimensiones medias de 2 mts. de longitud por 23 cm de anchas y 14 de altas, a un precio de 2 céntimos de €(3 pts.).

En total se construyeron 18 estaciones, todas ellas , excepto cuatro, bajo el mismo patrón de planos, para que cualquier empleado que conociera su distribución pudiera habitar en cualquiera ellas. Las estaciones fueron: Ojos Negros, Almohaja, Santa Eulalia, Cella, Teruel-Los Baños, Valdecebro, Puerto Escandón, La Puebla de Valverde, Sarrión y Albentosa en la provincia de Teruel, Barracas, Torás-Bejis, Caudiel, Jérica y Segorbe en Castellón y Algimia, Gilet y Sagunto(Puerto de Sagunto) en Valencia, construidas en 1.906 y con unas distancias entre ellas de 9 a 15 km., con su pozo de agua, pequeño establo para animales, horno y otras “comodidades”. Casi todas, excepto La Puebla de Valverde, Albentosa y Barracas, tenían su nombre puesto en letras de obra, Algimia lo tenía, y mantiene actualmente, de cerámica Valenciana de una fábrica cercana. Hoy en día se mantienen todas “en pie”, excepto Puerto Escandón, Gilet, ocupada por la Autovía Sagunto-Somport, y la original de Puerto de Sagunto. Algunas de las estaciones también contaron con balsas de agua, como en el caso de Teruel, Barracas y Jérica y otras con depósitos de agua, pudiéndose ver hoy en día las bases de algunos de ellos. En todas había una doble vía para cruce de convoys. Además existían 15 casillas de paso a nivel para controlar los cruces con carreteras y caminos, todas con el mismo diseño. A esto había que añadir cinco apartaderos de vía, uno en Cella, más concretamente se cree que en Caudé, donde se procedió, durante el tiempo que el Central de Aragón hizo el transporte, al trasvase hasta otro apartadero, también desaparecido, en las proximidades de los términos municipales de Estivella y Albalat dels Tarongers (V)s otros dos correspondían a las canteras antes citadas de Navajas y Gausa, y el último en las proximidades de Teruel-Los Baños

Las principales instalaciones, que se diferenciaban del resto eran:

Ojos Negros, donde estaba la estación de inicio del recorrido, con una playa de siete vías, depósito y taller de locomotoras, placa giratoria y viviendas para personal de mantenimiento, maquinistas, estación y de taller.

Teruel-Los Baños, en la que había viviendas, depósito y taller de locomotoras y donde tenían su base habitual las potentes locomotoras Mallet, y posteriormente las Garrat, que se empleaban cuando los trenes cargados eran partidos por la mitad para ir en cola ayudando en doble tracción, pues en un tramo de 17 km. había que salvar un desnivel de 302 mts. ascendiendo de los 918 mts a los 1220 de Puerto Escandón, con unas rampas del 19% que hacían imposible que las librara una sola máquina.

Puerto Escandón (El Puerto), donde los trenes se reorganizaban, pues los 149 km. que quedaban de trayecto eran cuesta abajo. Desde este punto a 1.220 mts. se descendía hasta los escasos 3.5 mt a que se encuentra nuestro embarcadero del Puerto de Sagunto. En esa estación, hoy en día inexistente, al demolerse por el actual trazado de la Nacional 234, quedan los restos de la placa, dos casillas de guardagujas y poco más,

Puerto de Sagunto, en cuya estación, hasta que fue sustituida por el nuevo edificio de oficinas-estación, rezaba el letrero de Sagunto. En la misma había depósito de locomotoras, taller general de reparaciones, grandes depósitos de agua y otras instalaciones.

A partir de aquí vamos a entrar, para muchos, en la parte más entrañable del ferrocarril, sus locomotoras, las Damas de Hierro del proyecto, un material, en algunos casos, único en la historia del ferrocarril.

Si la mina y el embarcadero, así como el trazado de la línea ferrea recibió lo mejor de la época en todos los aspectos, con el material móvil no se escatimó ni un céntimo.

En las minas se pusieron a trabajar pequeñas locomotoras a vapor, desde el pequeño “tranvía” llamado Montiel (primera SM-102) que con el paso de los años fueron

sustituidas por otras Británicas, Alemanas y Belgas que se empleaban para la confección de los trenes en la estación de origen, Ojos Negros.

En las instalaciones portuarias, habitualmente, eran las locomotoras de movimiento las encargadas de llevar los convoys a pie de montacargas para su posterior embarque, aunque en los años 60 se conocieron dos locomotoras Diesel Alemanas para dichas maniobras.

Las locomotoras se dividían en dos grupos, principalmente, las de maniobras y las de recorrido. Dentro del primer grupo, a su vez, había dos tamaños diferenciados. Antes de entrar en detalle dejaremos clara la premisa de que la CMSM puso, hasta los años 30 con la irrupción de las Garrat, nombre a sus locomotoras, por lo que citaremos su año de fabricación y nombres, que estaban relacionados bien con los de las explotaciones mineras o con los de poblaciones por las que discurría el ferrocarril minero, no entrando en más detalles para no hacer tediosa la relación de las mismas.

Locomotoras de Movimiento.

MATRICULA	NOMBRE	AÑO FABRICACIÓN
Locomotoras modelos 0-2-0 T y 0-3-0-T		
SM-101	ARTOLA	1890-BELGICA
SM-102	MENERAZO	1881-ALEMANIA
SM-103	ORCONERA	1881-ALEMANIA
SM-104	EL GRAO	1906-BELGICA
Locomotoras modelos 0-3-1-T		
SM-201	SAGUNTO	1902-GRAN BRETAÑA(*)
SM-202	OJOS NEGROS	1902-ALEMANIA(*)
SM-203	SETILES	1907-ALEMANIA(*)
SM-204	CANET	1910-GRAN BRETAÑA
SM-205	LA VASCONGADA	1900-GRAN BRETAÑA
SM-206	VILLAR DEL SALZ	1910-ALEMANIA(*)

A estas había que añadir la antes citada Montiel, fabricada en Gran Bretaña en 1.913, y otra, gemela de LA VASCONGADA, llamada LA SERRANA, cuyo número no se conoce y que en 1.913 fue transferida al ferrocarril de las minas del Riff.

(*) Estas locomotoras fueron adquiridas nuevas, siendo el resto de segunda mano.

De todas ellas tan sólo se salvaron del soplete la SM-101 ARTOLA que fue restaurada por los Amigos del Ferrocarril de Bilbao, donde se encuentra, y la SM-103 ORCONERA que se encuentra en la pista, junto a la piscina de Ojos Negros. El resto ya no existen.

Locomotoras de Recorrido.

Tres fueron los modelos, las Mastodonte y las Mallet Compound, fabricadas por la empresa británica North British Locomotiva. En el caso de las Mallet fue un modelo exclusivo para la CMSM, siendo las encargadas, inicialmente, para la doble tracción. Posteriormente combinaron este trabajo con las Garratt, a partir de los años 30. Las Garrat eran un modelo construido por Euskalduna, empresa del grupo Sota bajo licencia de la compañía Beyer-Peacock. Todas ellas fueron cortadas a soplete. A estas se unieron cinco locomotoras Diesel Henschel Alemanas, modelo DH-1200, entre 1.964 y 1.966,

numeradas del 1.001 al 1.005, sin nombre, y de las que dos están todavía en funcionamiento en el norte de España.

MATRICULA	NOMBRE	AÑO FABRICACIÓN
Mastodontes Modelo 2-4-0		
SM-1	BÁRBARA	1.907
SM-2	CARLOTA	1.907
SM-3	AMALIA	1.906
SM-4	JUANITA	1.906
SM-5	ISIDORO	1.906
SM-6	HORACIO	1.906
SM-7	ISABEL	1.906
SM-8	TERESA	1.906
SM.9	JACINTA	1.906
SM-10	MARÍA	1.906
SM-11	ROSARIO	1.906
SM-12	ZOILA	1.907
SM-13	PILARICA	1.907
SM-14	BLANCA	1.907
SM-15	CASUAL	1.913
SM-16	ANTONIO	1.913

MATRICULA	NOMBRE	AÑO FABRICACIÓN
Mallet Compound Modelo 0-3-0 + 0-3-0		
SM-301	TERUEL	1.909
SM-302	PUERTO ESCANDÓN	1.909
SM-401	JÉRICA	1.910
SM-402	SEGORBE	1.910
Garratt Modelo 1-3-1 + 1-3-1		
SM-501	SIN NOMBRE	1.930
SM-502	SIN NOMBRE	1.930

Todas estas locomotoras, excepto las Henschel, fueron valoradas a la hora del desgüace del ferrocarril en poco más de 21.000€(aprox. 3,5 mill.)

Las Henschel fueron liquidadas en unos 360.600€(casi 60 mill.)

Por otro lado el ferrocarril de la compañía contaba con 600 vagones tolva con capacidad de transporte de 20 toneladas cada una, aunque algunas se cerraban y eran empleadas para bajar agua hasta el Puerto de Sagunto. Todas las tolvas estaban numerados y fueron construidas por tres compañías diferentes, a saber :

Las numeradas del 1 al 25 entraron en servicio en 1.922 y fueron construidas por Euskalduna.

Los que iban del 26 al 250 se encargaron a la Sociedad Española de Construcciones Metálicas, comenzando a trabajar entre 1.906 y 1.907.

El resto, 251 a 600 fueron construidas por los Talleres Miravalles, comenzando a transportar mineral también entre 1.906 y 1.907.

El peso en vacío de estos vagones era de 6.680 o 6.500 kgs, dependiendo de si llevaban o no garita para el guardafrenos. Su precio iba de los 28,037€ a los 26,114€(entre 4.665 y 4.345 pts., por lo que la garita costaba 320 pts., menos de 2€)

Estas tolvas fueron desperdigándose, por lo que no es inusual el encontrarlas trabajando, como dos que hasta de Mayo de 2.002 estaban prestando servicio en una empresa de obras públicas en Torrente y con números de serie 220 y 517, ambas con 96 años de vida y a pleno rendimiento.

También existían otros vagones, pero de tipo auxiliar, como los 6 furgones para transporte de material, e improvisadamente a principios de inicios de población del Puerto, para los entierros de trabajadores, cuando se llevaba el ataúd al cementerio de Sagunto, así mismo habían grúas móviles y algún vagón cisterna de apoyo.

Dos fueron los vagones de personal, uno de primera clase, con pequeña cocina incluida y sala de reuniones, que era empleado por los directivos de la empresa y otro de segunda clase que era usado como coche pagador. En ningún caso estaba autorizado, oficialmente, el transporte de personal, pero se hacía la vista gorda, como ocurría con el estraperlo tras la guerra civil en los convoys que bajaban al embarcadero.

Lo cierto es que fue un ferrocarril único y lo que más impresiona es contemplar con que cariño los maquinistas, fogoneros, mecánicos y resto del personal mimaban estos grandes “monstruos” que llegaban a pesar 118 toneladas, sólo la locomotora con su tender. Ese cariño, que nos han transmitido a muchos que apenas las recordamos de nuestra infancia, puede llegar a ser tan grande que provoquen hechos como el sucedido el domingo 29 de septiembre de 2002 en un acto organizado dentro de la exposición organizada con motivo del centenario de la CMSM: el Centro Ferroviario Vaporista de Ribarroja del Turia (V) montó un circuito de trenes de 5 pulgadas y, desde Castellón, trajeron una réplica exacta, a escala, de una de las locomotoras Mallet, la SM-301 Teruel, que trabajó en esta línea. Un antiguo maquinista de la compañía, vecino de Puerto de Sagunto, que sufre ceguera y está postrado en una silla de ruedas, llevaba tres años sin salir de su casa y pidió a su familia que le llevaran para poder escuchar el silbato de esa réplica de locomotora que trabajó en Menera. Sinceramente, creemos que con eso está dicho todo.

Él y todas las familias de Menera, pero especialmente los del ferrocarril, se merecen el respeto y el reconocimiento de todos, porque sin saberlo no transportaron hasta Sagunto sólo mineral, también trajeron mucha vida y eso no se puede pagar nada más que con gratitud eterna.

Ramón de la Sota y Llano.

Aunque es cierto que los iniciadores del negocio fueron Ramón de la Sota y su Primo Eduardo Aznar, tampoco es menos cierto que este segundo no conoció el desarrollo del proyecto, pues falleció el 14 de Junio de 1.902, antes de ser emitida la Real Orden con la licencia para la construcción del embarcadero, por lo que, y para no hacer más extenso el presente capítulo, nos ceñiremos a la figura del que verdaderamente ejecutó el proyecto, Sir Ramón de la Sota y Llano, 5º Marqués de Llano.

Juan Ramón Julián Quirico de la Sota y Llano nació el 20 de Enero de 1.857 en Castro Urdiales, perteneciente al Concejo de San Julián de Musques, y aunque administrativamente se encontraba en Cantabria, a nivel de jurisdicción era considerado como una prolongación de las Encartaciones Vascas, integrada en el Valle del Somorrostro.

De hecho, hay que dejar constancia que, Ramón de la Sota se sintió siempre muy vasco, y lo fue, con todo el respeto, más que muchos nacidos en lo que hoy en día conocemos como Euskadi, aunque siempre tuvo detractores que le tachaban de no vasco por las cuestiones geográficas antes descritas.

Tan sólo tuvo un hermano, Manuel, falleciendo su madre, Alejandra, en 1.864. A los once años, su padre, Alejandro, lo envió a Bilbao para cursar el bachillerato, que finaliza en 1.872, trasladándose a Madrid para iniciar sus estudios de Derecho y licenciándose en 1.877 en las especialidades de Derecho Civil y Canónico y Derecho Administrativo.

El negocio minero no le vino de nuevas, ya que el mismo año en que él nació su padre había adquirido una mina de hierro en Cantabria, propiedades que con el tiempo fueron aumentando, al igual que los negocios que se extendían al transporte de dicho mineral en pequeños barcos de su propiedad.

Una vez terminados sus estudios Ramón se pone a trabajar codo a codo con su padre y con un primo suyo, natural de Sevilla, nacido en 1.830, y que se llamaba Eduardo Aznar y de la Sota.

Juntos comienzan una singladura que les llevará a explotar numerosas minas y a adquirir vapores para el transporte del mineral y otras mercancías, pues Eduardo ya tenía experiencia en el negocio de la navegación y la minería.

En 1.885 contrajo matrimonio con Catalina de Aburto y Uribe, trasladándose a vivir, definitivamente, a Bilbao. De su matrimonio nacieron nueve niñas y cuatro niños, el mayor de ellos Ramón de la Sota y Aburto.

Los dos negocios, anteriores a Sierra Menera, en el campo minero de mayor importancia fueron La Compañía Minera de Setares (1.886), en Cantabria, y la Compañía Minera de Sierra Alhamilla (1.893), en Almería, ambas con igual concepción que la CMSM pero en pequeño, el gran proyecto estaba aun por llegar, una gran explotación minera y el negocio metalúrgico.

Además de los negocios mineros y navieros, siendo estos últimos los que mayores ingresos le produjeron. También participó de otras grandes iniciativas de su época, como fue la fundación del Banco de Comercio (1.891), que con el paso de los años se fusionaría con el Banco de Bilbao y participaciones menores en otras empresas, como una dedicada a la fabricación de botellas de vidrio para vino.

En otro orden de cosas ostentó, durante esta época, cargos de relevante importancia, a nivel empresarial, como fue la Secretaría General de la Cámara de Comercio de Bilbao y la Presidencia interina del Círculo Minero de Bilbao.

En el terreno político fue designado Diputado Provincial por Vizcaya para el período 1.888-1.892 por el Partido Liberal Fuerista, más conocidos como euskalerríacos, formado por ricos hacendados con pretensiones de una unión entre Vasacos y Navarros, reivindicando sus fueros y tradiciones, de carácter liberal y autonomista, pero dentro de la unidad de España, sin plantear postulados separatistas. Al finalizar ese período abandona el partido por diferencias con Sagarmínaga, el líder del mismo, retomando sus riendas a la muerte de este en 1.894. Durante esta época, más concretamente el 16 de Agosto de 1.893, es cuando sucede un hecho al que se hará continua alusión en el juicio abierto contra Sota, ya muerto, por el Tribunal de Responsabilidades Políticas de Burgos en 1.937, del que dependía el expediente abierto por el que se les incautó prácticamente todo lo que poseían. Ese hecho fue el de la Sanrocada en el que tras una fiesta de reivindicación de los fueros y la unión de las Vascongadas con Navarra desarrollado en Guernica, un grupo de exaltados pretendieron que una bandera Española fuera arriada de su mástil, siendo rota en la pugna con la Guardia Civil que intentaba evitarlo. Los detractores de Sota, comenzando por Víctor Chavarri, uno de los principales competidores de este, difundieron el bulo de que Sota había proferido blasfemias contra la unidad de España y que había sido uno de los cabecillas del altercado, aunque con el tiempo Sota redactó un manuscrito en el que explicaba que él

no había estado presente, pues todo sucedió mientras iba del lugar donde se había celebrado la comida hasta el local donde sucedió todo el altercado.

En ese mismo año de 1.893 es cuando sus contactos con Sabino Arana comenzaron a ser más intensos y, aunque Sota apoyó a Arana existieron diferencias entre ambos, por motivos religiosos, al ser Sota laico y no partidario del independentismo. De hecho nunca se pudo constatar que llegase a estar afiliado al Partido Nacionalista Vasco (PNV). El que sí fue un Nacionalista convencido y practicante de hecho fue su hijo Ramón de la Sota y Aburto, que llegó a ser Presidente de la Diputación Provincial de Vizcaya por dicho partido.

Con el paso del tiempo habrá una involución con el movimiento Nacionalista de Sabino Arana que sería el preponderante pocos años después.

El año 1.900 fue uno de los más importantes para el tándem Ramón de la Sota-Eduardo Aznar, ya que en el mismo se iniciaron, o consolidaron, algunos de sus grandes negocios. Así, el 2 de Enero se constituye la Sociedad Mercantil Regular Colectiva Sota y Aznar cuyo fin era el de trabajar en negocios navieros, mineros y de otra índole, entre los que se encontraban los siderometalúrgicos, bancarios, ferroviarios, de construcción naval, eléctricos y en el que cabía todo tipo de empresa.

En Marzo del mismo año constituye Euskalduna, empresa que en un principio se iba a dedicar a la construcción de buques, posteriormente también locomotoras, y que quiso emplear para levantar a su alrededor altos hornos con la excusa de producir en los mismos la chapa necesaria para el astillero, aunque esta parte del proyecto nunca se ejecutó en Bilbao, sí en Sagunto.

Un mes más tarde, en Abril, crea, por acuerdo del Banco de Comercio, la Compañía de Seguros La Polar, en la cual iba a asegurar sólo algún porcentaje de sus barcos, para en caso de sufrir demasiados hundimientos no verse afectado en exceso por el pago de las correspondientes indemnizaciones.

El último gran negocio que se inicia este año de 1.900 es la constitución de la Compañía Minera de Sierra Menera en el mes de Septiembre.

En 1.901 fue uno de los fundadores de la Asociación de Navieros de Bilbao, siendo su Vice-Presidente en 1.901. Presidente desde 1.908 hasta su muerte en 1.936 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

En 1.906 tiene lugar otro hecho de gran importancia y que con anterioridad había fracasado, la fusión de las 25 compañías de vapores que tenían, una por cada buque, en una sola, constituyendo la Naviera Sota y Aznar, la cual llegó a disponer de 40 barcos en el año 1.922, convirtiéndose en la flota más importante de España.

Posteriormente, con un grupo fuerte y consolidado comenzó nuevas inversiones, ampliando cada vez más la diversidad de sus negocios entre los que podemos citar algunos como la compañía de ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), ferrocarriles Andaluces, Compañía de ferrocarriles de la Compañía del Norte, llegando a controlar a su competidor en la línea de Ojos Negros-Sagunto, el Central de Aragón, Compañías Eléctricas diversas e incluso hoteles como el Carlton o el Ritz de Barcelona.

En 1.917 llegará lo que será su proyecto culminante, la realización de un sueño que llevaba dando vueltas en su mente desde la década de 1.890, la construcción de una siderurgia integral y que se materializó en Sagunto, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, constituida con un capital social de 601.012€ (100 mill.) como la más moderna de Europa.

En Marzo de 1.921, tras la I Guerra Mundial fue nombrado Sir del Imperio Británico por el Rey Jorge V dada la contribución que hizo a la Corona al poner sus buques a su disposición en la contienda bélica, siendo habituales sus visitas a Londres, en su yate de recreo Goizeko Izarra (Estrella de la Mañana), el más importante de la época.

Así mismo, en Noviembre de 1.927 SAR Alfonso XIII le nombra Marqués de Llano, título que apenas usó, sobre todo tras la instauración de la II República.

Tras la muerte de Luis M^a Aznar y Tutor y tras liquidar la Colectiva, funda el 31 de Diciembre de 1.930 la Casa Sir Ramón de la Sota, encargada de todos los negocios del grupo, tras acordar el pago a los herederos Aznar la parte que les correspondía liquidarles.

Fallece el 17 de Agosto de 1.936, y se cree que no llegó a ser consciente del estallido de la guerra. El Tribunal de Responsabilidades Políticas le impuso en el juicio una multa de 601.021€ (100 mill.), además de las impuestas a su viuda, hijos, nieto, nueras y yernos que fueron desde los 601.021€ a su hijo Ramón a los 601€ de alguna de sus hijas (de 100 mill. a 100.000 pts.). En el momento de su muerte se calcula, aproximadamente que participaba en unas 70 grandes empresas.

Se interpuso un recurso de revisión, pero se ratificó la sentencia en 1.940. No obstante, su familia fue volviendo poco a poco excepto su hijo Ramón que murió en Biarritz en 1.978. Tal fue el ensañamiento con alguno de sus hijos que Alejandro, de fuertes convicciones religiosas, solicitó el indulto al Estado Español, a través del Papa Pio XII en 1.950, y le fue denegado.

Con el paso del tiempo han ido recuperando parte del patrimonio, casi todo inmobiliario aun teniendo que pagar por el mismo. Del industrial ya no queda nada en muchos casos, la Naviera desapareció al igual que lo hicieron Euskalduna, la Siderurgia y la Compañía Minera de Sierra Menera.

Hoy en día, en Bilbao existe la Fundación Museo Ría de Bilbao, la cual tiene un proyecto para edificar un Museo en lo que antes eran los antiguos astilleros de Euskalduna y su Presidente es D. Patricio de la Sota y MacMahon, hijo de Ramón de la Sota y Aburto y nieto de Sir Ramón de la Sota y Llano.

Así mismo en nuestra ciudad existe la Fundación para la Protección del Patrimonio Histórico Industrial de Sagunto que tiene un proyecto para constituir un Museo donde se recojan los documentos y objetos que no fueron arrasados cuando fue desmantelada la siderurgia y lo que queda de la CMSM.

Estos proyectos, unidos al de la Vía Verde, y a iniciativas de otro tipo serán los que dejen constancia de la gran obra de este empresario único en su época, Sir Ramón de la Sota y Llano y de su legado histórico.

BIBLIOGRAFÍA y FUENTES CONSULTADAS :

El ferrocarril minero de Sierra Menera (Javier Aranguren. 1988. Ediciones Aldaba).

Minería y Siderurgia en Sagunto (Manuel Girona. 1989. Ediciones Alfonso El Magnánimo).

Arqueología industrial en Sagunto (Manuel Girona Rubió y José Vila Vicente. 1991. Ediciones Alfonso El Magnánimo).

Ramón de la Sota 1857-1936: Un empresario vasco (Eugenio Torres Villanueva. 1998. LID Editorial Empresarial, S.L.)

Minas y ferrocarril. Ojos Negros-Sagunto. Siderurgia Integral (Andoni Sarasola. 1999. Alba Editorial)

Compañía Minera de Sierra Menera: 1902-2002 Centenario de una gran olvidada (VV.AA. 2000. Comisario: José L. Martí. Edita: Casa de Aragón en Sagunto).

Compañía Minera de Sierra Menera: el Futuro de un Pasado (VV.AA. 2001. Coordinadores: M^a José Casaus y José L. Martí. Edita: Ayto. de la Puebla de Valverde en Teruel).

Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares.

Archivo Histórico Provincial de Teruel.

Arxiu Lluca-Juesas d'imatges de Sagunto

Museo Virtual de la CMSM : <http://mCMSM.cjb.net>

Imágenes procedentes de las siguientes colecciones:

- Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares).
- Archivos gráficos de Duncan, Marshall y Rowe.
- Arxiu Lluca-Juesas de imágenes de Sagunto.
- Asociación Amigos Sierra Menera de Ojos Negros.
- Carpeta del 50 Aniversario de la fundación de la CMSM.
- Componentes del Grupo de Estudios CMSM
- Javier Aranguren.
- Miguel Galíndez.
- Eugenio Torres Villanueva.
- Pictóricas privada y de la Autoridad Portuaria de Bilbao.