

De los montes de Teruel a las playas valencianas. La actividad minero-siderúrgica de la Compañía Minera Sierra Menera.

Autores:

- Arribas Navarro, Diego
- Sanz Hernández, Alexia.

Profesores de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Zaragoza. Campus de Teruel.

Correos electrónicos:

diegoan@unizar.es

alexsanz@unizar.es

Resumen:

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, para cuyo fin despliega en la localidad de Sagunto 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 minero-siderúrgico 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, con un recorrido de 204 kilómetros, que constituyó en su momento el ferrocarril minero más largo de Europa.

Después de casi un siglo de actividad, con el único paréntesis del periodo de la Guerra Civil, y tras sufrir diversos avatares durante la dictadura franquista, las exigencias de reorganización de la producción siderúrgica nacional, derivadas de nuestro ingreso en la UE, provocaron el cierre de esta actividad entre los años 1983 y 1986.

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, así como en el largo recorrido por el que circuló el tren minero.

La huella industrial que tal actividad ha dejado, tanto en el territorio como en sus habitantes, constituye hoy un recurso que intenta salir adelante para dignificar la memoria obrera y el patrimonio heredado de esta singular epopeya industrial. Minas, ferrocarril y siderurgia, van adaptándose a nuevos usos, principalmente en el ámbito turístico y cultural, que mantienen viva la memoria de quienes protagonizaron este capítulo laboral, especialmente en el difícil periodo del franquismo.

Abstract:

The activity of the iron mines of Sierra Menera, located in the town of Ojos Negros, in the province of Teruel, started in 1900, following the establishment of the Mining Company of Sierra Menera. The company's goal is to establish a steel enclave in the Mediterranean, for which purpose unfolds in the town of Sagunto necessary facilities for processing iron ore in laminates. In turn, for outputting their products built a pier on the beaches of the Valencian town. But the mining and steel plan needs a third activity that makes this possible, transport the ore, for which the company built a railway linking the mine with Sagunto, with a distance of 204 kilometers, which was at the time the railroad Europe's longest mining.

After nearly a century of activity, with the only brackets the period of the Civil War, and after suffering various vicissitudes during the Franco dictatorship, the demands for reorganization of domestic steel production, derived from our membership of the EU, led to the closure of this activity between 1983 and 1986.

The profound transformation that such activity caused in the territory is evident today, over a century after its inception, in the towns that gave support: Ojos Negros and Sagunto, and in the long path along which circulated the mine train.

Industrial footprint that such activity has ceased in both the territory and its inhabitants, is now a resource that tries to get ahead to dignify the working memory and heritage of this unique legacy industrial epic. Mines, rail and steel, they adapted to new uses, mainly in tourism and cultural, to keep alive the memory of those who staged this chapter work, especially in the difficult period of the Franco dictatorship.

Palabras claves:

Minas de hierro de Sierra Menera, Ojos Negros, Puerto de Sagunto, tren minero, siderurgia, bombardeos, dictadura franquista, patrimonio industrial, paisaje industrial.

Key Words:

Sierra Menera's Iron Mines, Ojos Negros, Puerto de Sagunto, train mining, steel, bombings, Franco dictatorship, industrial heritage, industrial landscape.

El nacimiento de la Compañía Minera de Sierra Menera

La creación de la Compañía Minera de Sierra Menera fue el fruto de la inquietud y el 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 hierro de Sierra Menera unos años antes del comienzo del siglo XX.

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

Sota, dotado de un particular sentido de los negocios y una atrevida estrategia inversora, tenía una amplia experiencia en conseguir rápidos beneficios para sus sociedades. La compañía minera que presidía en Bilbao, dedicada en principio a la extracción de mineral de hierro para la exportación, se fue ampliando paulatinamente, abriéndose a nuevos sectores de producción. De este modo, asumió el transporte del 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 extendiendo sus negocios. Para reducir costes en la adquisición de barcos creó su propio astillero, los Talleres Euskalduna. Como los seguros constituían parte importante 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.

Fig. 0

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 manifiestan a la vista en grandes extensiones de su superficie. También confirmaba su calidad y el bajo coste de extracción, incluyendo los gastos del transporte hasta el mar.

En Agosto de 1900, Sota y Aznar firmaban el acuerdo para el arrendamiento de las minas a D. Cosme Echavarrieta. 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,

asimismo, un puerto para la carga, muelles y depósitos de mineral¹. 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.

Así, además de la explotación de Sierra Menera, el trazado de una línea de ferrocarril para el transporte del mineral y la construcción de un puerto para la exportación, 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 reforzar 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’ “².

El ferrocarril minero

El trazado del ferrocarril retrasaría el comienzo de la explotación minera. Ciudades como Valencia, Castellón, Burriana y Vinaroz pugnaban por conseguir que el embarcadero se instalara en sus puertos. Un estudio de todas las alternativas posibles llevó a la compañía a inclinarse por la opción de Sagunto, descartando trazados más complicados como el de la salida a Vinaroz pasando por Utrillas o el recorrido por la cuenca del Turia para salir a Valencia. El trazado iba a discurrir paralelo y próximo en algunos tramos al del ferrocarril ya existente del “Central de Aragón”; su perfil no presentaba grandes desniveles, exceptuando el del Puerto del Escandón. Para evitar grandes rampas empinadas, se construyeron túneles y viaductos, destacando entre estos últimos el de Albentosa, de 48 metros de altura.

La vía férrea, de un metro de ancho, y 204 kilómetros de longitud, soportaría un tráfico de más de un millón de toneladas al año. A pesar de los intentos del Ferrocarril Central de Aragón para entorpecer el proyecto y la realización de las obras, el ferrocarril de Sierra Menera se terminó en 1907 con un coste de 22 millones de pesetas. En el mes de julio llegaba a Sagunto, procedente de Ojos Negros, el primer convoy minero formado por una máquina y 15 vagones de 20 toneladas cada uno.

Las minas de Sierra Menera

¹ Todos los pormenores acerca del comienzo de la Compañía Minera de Sierra Menera, su funcionamiento y su posterior disolución, pueden consultarse en el libro de Manuel Girona Rubio, *Minería y Siderurgia en Sagunto*, Edicions Alfons El Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, Valencia 1989.

² Girona y Vila (1998), p.37.

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 celtibérica, romana y musulmana. Estos depósitos de mineral aparecen como zonas oscuras en medio de los campos de cultivo. Algunos de ellos, de grandes dimensiones, confirman la importancia que tuvo la actividad extractora de la zona desde la época celtibérica.

Fig. 1

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 escoria³.

La explotación de la mina 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.

Fig. 2

Los trabajadores debían 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 en las minas, soportando bajas temperaturas y frecuentes nevadas en invierno. Las jugosas declaraciones de los trabajadores de las minas recogidas por la profesora Alexia Sanz, dibujan un panorama laboral estremecedor:

“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 cagüendiez! (...) Malo más que bueno en las minas, que además era un trabajo duro, duro pa el que valía el que tenía que estar colgao de una sogá, escombrando, pasando mucho frío y mucho de todo

³ Arribas (1999), p. 29.

porque ese cerro es mucho frío. 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 frío. Los inviernos con nieve y pa botas un saco en los pies enrollao 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 frío. Luego ya vinieron los calcetines de goma, te los ponías encima de los otros y luego las albarquillas. Algo te protegían pero eran mucho fríos, no ves que eran tan delgadicos como el papel de fumar. Con todo se podía. Con trece años que entré...”⁴.

Al igual que este informante, 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 vagonetes tiradas por caballerías, provocaron un alto índice de siniestralidad laboral. En los cinco primeros años de actividad se registraron más de veinte accidentes mortales.

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 ó 6 kilómetros les esperaban las labores agrícolas y la atención al 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 aquel 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 1.802 metros de longitud. En 1932 se paró la explotación de las minas que ya no se reanuda hasta después de la Guerra Civil, en 1941.

Fig. 3

La guerra provocó grandes destrozos en las instalaciones, incluso se llegó a levantar un tramo de 58 kilómetros de la vía del ferrocarril minero entre los campos de batalla de Teruel, Cella y Caudé, para hacer trincheras. En el tramo comprendido entre Teruel y Segorbe, se volaron varios viaductos, arrancando también los carriles y traviesas. La falta de suministros para maquinaria obligó a la compañía a volver a la extracción manual, al no poder utilizar las dos excavadoras.

La explotación bajo la Dictadura Franquista

⁴ Sanz (2000), p. 121.

La figura de Ramón de la Sota irritaba particularmente a Franco. En primer lugar por su condición de euskaldún, foralista y miembro destacado del PNV. Elegido diputado de las Cortes Generales en 1918, impulsó la creación de un Estatuto Vasco que se hizo realidad durante la Guerra Civil. También por su reconocimiento internacional, especialmente en Gran Bretaña, donde había conseguido el nombramiento de *Sir* por su colaboración con este país después de la I Guerra Mundial, aportando el mineral y los transformados metálicos necesarios para su reconstrucción. De la Sota fue uno de los pocos *sires* no británicos que conservaron tal nombramiento, tras la revisión, finalizada la contienda, de aquellos que habían mostrado simpatías hacia Alemania o sus aliados.

Tras el triunfo del golpe de estado, el régimen franquista incautó todos los bienes de Ramón de la Sota. Franco no tuvo la satisfacción personal de poder hacerlo en vida del industrial vasco, que falleció en agosto de 1936, pero el Tribunal de Responsabilidades Políticas le impuso una multa de 100 millones de pesetas, acusándole de “conspiración para la rebelión militar” (...). Entre los bienes incautados, figuran 40 barcos, muchos de los cuales De la Sota había puesto a disposición del Gobierno Vasco para la evacuación de Bilbao. Una flota que pasó a mano de los descendientes de su socio, la familia Aznar, como agradecimiento por su apoyo a la insurrección militar⁵.

Los altos hornos saguntinos, además, contribuyeron a la defensa de la II República fabricando material militar, motivo por el cual fue objetivo de los bombardeos de la aviación franquista en numerosas ocasiones. Desde abril de 1938 aviones italianos con base en Mallorca realizaron decenas de incursiones sobre el Puerto de Sagunto, lanzando sus bombas tanto sobre las fábricas, el ferrocarril y el embarcadero, como sobre la población civil.

Fig. 4

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 de gasoil.

Fig. 5 y Fig. 6

⁵ El bisnieto de Ramón de la Sota, Pedro de la Sota, recoge toda la epopeya industrial de su bisabuelo en el documental *El hacedor de realidades*, presentado el 15 de septiembre de 2010 en el Museo Guggenheim de Bilbao.

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 del 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 otra instalación de carga automatizada sobre vagón, la producción de las minas aumenta considerablemente.

En 1972 la compañía abandona la utilización de su ferrocarril minero y formaliza un convenio con RENFE para trasladar por su vía el mineral hasta Puerto Sagunto. La decisión comportó el despido de 340 trabajadores y la consiguiente contestación social. Era el primer signo de debilidad de las finanzas de la compañía. Así lo hace ver Andoni Sarasola, Ingeniero jefe de la explotación minera durante 20 años:

“Levantado el ferrocarril, iniciaron el transporte por RENFE, con el proyecto de trasvasar en Cella el mineral transportado por vagones de Menera. Falló ese proyecto por antieconómico (por algo construyó Sota su propio ferrocarril) y en Ojos Negros y Setiles han quedado abandonadas millones de toneladas de mineral de hierro, transportables por ferrocarril propio, perdiendo el Estado español millones de divisas”⁶

Fig. 7 y Fig. 8

Desde entonces, y hasta 1985, se siguieron acometiendo sustanciales mejoras en la infraestructura, sobre todo destinadas a la renovación de una buena parte del material móvil. En 1980 se alcanzó la máxima producción anual de las minas con 2.344.238 toneladas de mineral.

A partir de 1977, con el crecimiento de la producción y la demanda de una calidad mayor del mineral destinado a los Altos Hornos, la acumulación de escombreras en las minas comienza a suponer un problema. Cada tonelada del mineral seleccionado genera seis de estéril. Esto provoca un descenso de los resultados y el comienzo de serias pérdidas económicas, que se hace más patente en el balance de 1983.

La crisis mundial del sector siderúrgico, que había comenzado en 1974, fue empujando a la Siderúrgica Mediterránea, y a la Compañía Minera de Sierra Menera, hacia su extinción. El final vino como consecuencia del cierre de la empresa siderúrgica que ella misma había creado como destino de su mineral. 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.

La empresa diseñó un plan de viabilidad que pasaba por un incremento de las ventas a ENSIDESA. Pero esta empresa no aceptó la propuesta,

⁶ Sarasola (2001), p. 14.

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 de una comunidad que desarrolló su trabajo entre Teruel y Guadalajara; entre la cultura agraria y la industrial; entre el siglo XIX, difícil y oscuro y el XXI, cargado de incertidumbre, pero también de esperanza.

Bibliografía:

ARRIBAS NAVARRO, Diego (1999), *Minas de Ojos Negros, un filón por explotar*, Centro de Estudios del Jiloca, Teruel.

GIRONA RUBIO, Manuel y VILA VICENTE José (1988), *Arqueología Industrial en Sagunto*, Edicions Alfons el Magnànim, IVEI, Valencia, p.37.

GIRONA RUBIO, Manuel (1989), *Minería y Siderurgia en Sagunto*, Edicions Alfons El Magnànim. Institució Valenciana d'Estudis i Investigació, Valencia

SANZ, Alexia (2000): *Ojos Negros. La memoria de un pueblo*. Instituto de Estudios Turolenses, Teruel.

SARASOLA, Andoni (2001), "El ferrocarril Ojos Negros-Sagunto", en el suplemento *Territorio y vivienda* del diario Levante-EMV.

Documentales:

DE LA SOTA, Pedro (2010), *El hacedor de realidades*. Euskal Telebista, Radio Televisión Valenciana y Aragón TV.

<http://www.youtube.com/watch?v=BACWwq8xcB8>