

LA HISTORIA DE UNA SIDERÚRGICA, LA HISTORIA DE PUERTO DE SAGUNTO

Extractos de: ORTIZ, Antonio – PRATS, José M^a, “*El Puerto: Crónica de un siglo. 1902-2002*”, Martínez Imp., Puerto de Sagunto, noviembre de 2002.

Los orígenes

“En definitiva, algunas de las decisiones más importantes que Ramón de la Sota tomó como empresario determinaron el nacimiento del núcleo urbano de Puerto de Sagunto. Fue él quien eligió la playa de Sagunto para hacerla objeto de sus mayores inversiones: el muelle-embarcadero de mineral de hierro junto a los talleres de aglomeración de la **Compañía Minera de Sierra Menera (CMSM)**, y, más tarde, el gran complejo fabril de la **Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (CSM)**. [...] La Compañía Minera de Sierra Menera tuvo varias *alternativas* para exportar el mineral de hierro desde Ojos Negros. Se descartó construir un ferrocarril hasta el puerto de Bilbao, el más próximo a los mercados europeos, por su alto coste; no se quiso utilizar el **Ferrocarril del Central de Aragón** para embarcar el mineral en el puerto de Valencia porque ello hubiera hipotecado el futuro de la Compañía al no poder elegir libremente sus precios de venta. Por tanto, y obrando aparentemente contra toda lógica, Sir Ramón de la Sota optó por una solución que parecía descabellada: construir un ferrocarril y un embarcadero minero propios en el litoral mediterráneo. De este modo conseguiría el control absoluto de la CMSM al supeditarla a las necesidades de su **Compañía Naviera Sota y Aznar**, es decir, asegurar para sus barcos que transportaban carbón de Inglaterra a Italia, un flete del mineral de Ojos Negros, con destino a Alemania e Inglaterra. [...] Además, contar con un ferrocarril propio equivalía a tener total autonomía para la explotación de las minas, no sujetas a horarios o compromisos con una compañía ferroviaria que debía compatibilizar el transporte de pasajeros con el de mercancías”.

Los primeros tiempos (1907-1923)

“La consolidación del poblado obrero de Puerto de Sagunto se produce por un hecho que hizo peligrar la continuidad de la CMSM. El mineral de hierro extraído en Ojos Negros era de carácter pulverulento. Durante el transporte en tolvas descubiertas se perdía gran cantidad y en este estado era poco aprovechable para exportarlo a las siderurgias europeas. Se hacía necesario, pues, someter al mineral a un proceso de aglomeración en briquetas antes de ser embarcado. Por eso [...] cuando el 26 de marzo de 1909 se inaugura el muelle de la CMSM [...], Sota tiene claro que las plantas de aglomeración de mineral han de estar junto a él, para sincronizarse con los fletes de carbón. Al año siguiente ya funcionaba, junto a dos de briquetas, una moderna planta de nódulos de hierro, un nuevo tipo de aglomerado muy apreciado en el mercado internacional. Este particular dio carta de naturaleza a Puerto de Sagunto, al necesitar una mano de obra estable junto a las plantas de aglomeración. [...] En 1913 se alcanzó **el máximo de exportación** de mineral de hierro: 987.562 toneladas. En este momento, consolidada la CMSM, Sota está en condiciones de abordar la segunda fase del proyecto que había comenzado en 1900: la construcción de la primera

siderúrgica integral de la costa mediterránea española. El argumento era tan simple como cierto: importábamos de las siderometalúrgicas europeas, a un elevado precio, acero y maquinaria fabricados con nuestras propias exportaciones de mineral de hierro. Sota se proponía abastecer el mercado español y mediterráneo con la siderurgia saguntina y la coyuntura de 1914-1918 le era favorable. La neutralidad de España en la **I Guerra Mundial** la convirtió en proveedora de manufacturas y alimentos de los países beligerantes, lo que se tradujo en un espectacular crecimiento de la economía española a través del aumento de las exportaciones. Los sectores más beneficiados fueron el naviero y el siderúrgico. El primero era clave para el transporte de las mercancías. El segundo se saturaba en países que estaban en guerra y necesitaban un rápido y crecido aprovisionamiento de acero, armas y maquinaria para sus ejércitos. [...] En 1916 Sota había encargado al ingeniero norteamericano **Frank C. Roberts** el diseño de una planta siderúrgica para el Puerto de Sagunto. En abril de 1917 presenta este proyecto en Bilbao a los accionistas de la Compañía Minera de Sierra Menera, quienes deciden crear una nueva sociedad: la **Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (CSM)**. Esta queda oficialmente constituida el 23 de agosto de 1917, con un capital social de cien millones de pesetas y domicilio en Bilbao. Sus gerentes son Ramón de la Sota y Luis María Aznar, heredero de su socio tradicional, Eduardo Aznar. [...] En 1921 queda terminada la central de fuerza y el 7 de agosto de 1922 entra en funcionamiento la batería de coque. Por fin, el 6 de enero de 1923, se obtiene la primera colada del horno alto n° 1”.

La primera crisis (1925-1932)

“La decisión de seguir construyendo la siderurgia a pesar de haberse nublado el prometedor panorama de 1916, consolidó la población de Puerto de Sagunto [...] La economía europea dependía por entero de los créditos norteamericanos. Estos se vieron muy restringidos por efecto del crack de la bolsa de Nueva York de 1929 y múltiples empresas europeas quebraron. La economía española también se resintió a partir de 1930 y el final de la monarquía el 14 de abril de 1931 fue un signo evidente de que comenzaba un período difícil. Afectados por la crisis internacional, los clientes de Sota comienzan a recortar sus pedidos y, de este modo, la CMSM y la CSM sufren, apenas consolidadas, serios reveses. En 1930 ambas sociedades dan empleo a 4.000 familias en Puerto de Sagunto y se ven obligadas a reducir costes por efecto de la crisis internacional, estancando los salarios y la producción e, incluso, despidiendo trabajadores. Esta situación económica internacional se ve agravada por los trascendentales cambios políticos que sufrió España durante el mismo período. Toda la fase de construcción y puesta en marcha de la CSM transcurrió bajo la **Dictadura del general Miguel Primo de Rivera**, que instauró un régimen de partido único y gobierno militar bien tolerado por el monarca, **Alfonso XIII**. La dictadura desplegó una

política de obras públicas con el doble objetivo de absorber el paro y modernizar el país. Un régimen pseudofascista como éste favoreció a la clase empresarial y dotó al país de un período de estabilidad, al reprimir el movimiento obrero. [...] En consecuencia, la oposición republicana y democrática se organizó en el Pacto de San Sebastián para derribar la monarquía. De este modo, cuando en las elecciones municipales del 12 de abril de 1931 los partidos firmantes de aquél pacto consiguen las alcaldías de las capitales más relevantes, es imparable la **proclamación de la II República**. [...] Comienza así un período de inestabilidad política en una coyuntura económica francamente desfavorable. España se mueve entre los intentos de reformas radicales tendentes a una modernización necesaria y la fuerte resistencia de la oligarquía terrateniente, entre el Ejército y la Iglesia, de una parte, y la presión del movimiento obrero tendente a conseguir instaurar un régimen soviético, de otra. Este panorama marcará negativamente la siguiente andadura de la joven siderurgia porteña.”

El cierre de 1932

“Durante el *bienio progresista (1931- 1933)* en el que la *II República* acomete las reformas más urgentes para dotar al país de una auténtica democracia y de un régimen sólido [...] Sota se da cuenta de que [...] sin una demanda interna que sustituya a la raquíta del mercado exterior, sus negocios corren serio peligro y decide paralizarlos a la espera de una mejor situación. El 24 de abril de 1932 son cerradas la batería de cock y el horno alto número 1. [...] En julio de ese mismo año se deja de trabajar en las minas de Ojos Negros. Son despedidos 1.100 obreros. El futuro del Puerto de Sagunto estaba claro: la extinción a corto plazo si no se conseguía levantar la siderurgia. Comienza entonces una lucha por la supervivencia que dura hasta que, el 13 de octubre de 1933, gracias al apoyo de la prensa valenciana y de los ayuntamientos de Sagunto y Valencia, el movimiento obrero de Puerto de Sagunto consigue que el Consejo de Ministros acuerde proponer a la Diputación Permanente de las Cortes la aprobación de un crédito extraordinario para adquirir material ferroviario a la CSM. En definitiva, durante la II República, Puerto de Sagunto se ve inmerso en la que *podría ser su fase terminal*. Las dos empresas que son la razón de ser del pueblo, la CMSM y la CSM, sufren las terribles consecuencias de la crisis del capitalismo internacional provocada por la especulación bursátil y la sobreproducción. Ambas se ven obligadas a prescindir de mano de obra al reducir su actividad: en 1929 daban empleo a 4.000 trabajadores; en 1936 la plantilla se redujo a 1.800 obreros. [...] En una ciudad producto de la inmigración y en donde todo giraba entorno a la siderurgia, cualquier crisis en este sector repercutía directamente en las demás actividades económicas. Los servicios, como los bancos y cajas de ahorro (en especial el Banco de Bilbao y la Caja de Ahorros y Socorros de Sagunto), las agencias de seguros, las de transportes de mercancías y viajeros (la primera parada de taxis se había establecido en 1928) y los establecimientos comerciales (bares, tiendas de ultramarinos, sastrerías...) veían peligrar su continuidad ante la considerable merma de los ingresos de su potencial clientela. [...] Por tanto, la inmigración, no deseada en los primeros años, se había vuelto *imprescindible* para el crecimiento y estabilidad económicos de la comarca.

Además, el campo saguntino no era capaz de absorber el exceso de mano de obra provocado por la crisis de la siderurgia: la citricultura ofrece empleo temporal, concentrado en el corto período de la recolección”.

De la II República a la Guerra Civil (1934 – 1939)

“[...] en noviembre de 1933, las elecciones otorgan el gobierno de la República a una amplia coalición de derechas [...] que desde entonces concentró todos sus esfuerzos en desmontar toda la obra que durante el bienio 1931-33 habían realizado los gobiernos de izquierda. Durante los siguientes dos años, la brecha histórica entre la oligarquía y el pueblo se convirtió en abismo. Los obreros se sentían traicionados por la democracia republicana, y los partidos de izquierda no habían sabido encajar la derrota electoral. **Ambos bandos se radicalizaron hasta hacerse irreconciliables**. El movimiento obrero sólo aspira ya a conseguir la revolución soviética; los partidos de derecha, como Falange, sólo desean imponer el fascismo en España. En este contexto, cualquier revés político para uno u otro bando sólo podía desembocar en revancha violenta sobre el otro. Así, tras los sucesos de octubre de 1934 en Asturias (un intento de revolución soviética protagonizado por los mineros que fue duramente reprimido) las izquierdas comienzan a organizarse para forzar unas nuevas elecciones y hacerse con el poder. Se crea la amplísima coalición electoral denominada **Frente Popular**, que aglutina a partidos socialdemócratas junto a socialistas y comunistas [...]. Cuando en febrero de 1936 se convocan elecciones [...], las derechas, temiendo la derrota, se organizan para conseguir que el sector más conservador del Ejército se pronuncie en caso de perder las elecciones. Y así ocurrió: [...] se produce el fracasado golpe de Estado de las derechas el 18 de julio de 1936. [...] Sólo controlan las áreas más deprimidas y menos industriales de España, y la capital, Madrid, se mantiene fiel a la República. Esto determinará la larga Guerra Civil que asoló España durante tres años (1936-1939) y que [...] tuvo importantes consecuencias para Puerto de Sagunto. [...] El 17 de agosto de 1936 muere en Bilbao a los 79 años de edad el fundador de Puerto de Sagunto, Sir Ramón de la Sota y Llano. La gerencia de sus negocios por sus herederos no fue fácil en un momento en que el joven gobierno autónomo vasco había quedado aislado del resto del Estado y estaba siendo asediado por el ejército de Mola. Puerto de Sagunto había permanecido fiel a la II República. Además, con la caída del País Vasco y Asturias y la pérdida de Teruel en 1937, la factoría siderúrgica era la única que le quedaba al gobierno constitucional que residía a tan sólo 23 kilómetros, en Valencia. En conclusión, se intervino la gerencia de la CSM y la CMSM por parte del Ministerio de la Guerra a fin de asegurarse la producción, en la cantidad necesaria, de bombas y cascos para proyectiles de artillería, y de chapas para el blindaje de aviones y, especialmente, de tanquetas. No es extraño, por consiguiente, que Puerto de Sagunto fuera un **objetivo preferente en los bombardeos** de la aviación franquista. Su destrucción, así como la de otros centros valencianos de producción bélica, podía significar el desarme para la República, sobre todo después de que ésta perdiera las industrias del norte. [...] Durante toda la Guerra Civil, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, denominada **Fábrica número 15 de la Subsecretaría de Armamento**, quedó reducida a dos de los cinco hornos de acero

(utilizando cargas frías, lingote y chatarra, y no hierro líquido), a los trenes de laminación, y a los talleres mecánicos. Cuando en abril de 1938 las tropas franquistas lleguen a Vinaroz, los bombardeos aéreos sobre Puerto de Sagunto se intensifican de tal modo que la Fábrica número 15 llegó a ser el objetivo industrial valenciano más bombardeado, con un total de once ataques aéreos que produjeron daños en sus instalaciones. La campaña franquista de bombardeos, si bien remitió tras la paralización en julio de la ofensiva sobre Valencia, obligó al gobierno republicano a realizar una serie de traslados de instalaciones industriales hacia municipios del sur, más a retaguardia, en un intento desesperado de asegurar el suministro de munición; en el caso de la Fábrica número 15, fueron evacuados a Cieza (Murcia) los talleres mecánicos. Cuando el 19 de junio de 1937 entraron las tropas del *general Franco* en Bilbao, el gobierno de Burgos se incauta de todos los bienes de Ramón de la Sota. [...] Toda su familia es condenada al ostracismo y se refugia en el País Vasco-francés, mientras el socio de Sota es reconocido como administrador único de todas las sociedades. De este modo, aquél empresario emprendedor que había conseguido levantar una portentosa industria en la costa valenciana donde antes únicamente había terrenos de escaso valor, el creador de Puerto de Sagunto, caerá en el olvido más absoluto. *Luis María Aznar* únicamente estaba interesado en mantener el enorme volumen de negocios que se le concedió, si obtenía algún tipo de ayuda económica que supliera las inversiones de la familia de Sota. Por esto y claudicando a una vieja aspiración de la burguesía bilbaína, inicia en julio de 1938 conversaciones con la dirección de Altos Hornos de Vizcaya, que pretendía absorber la factoría de Puerto de Sagunto desde unos años antes. [...] De este modo, en 1940 se reaviva la actividad de la acería mediterránea gracias al empleo de lingotes de hierro procedentes de Bilbao en los dos hornos Martin-Siemens. En julio de ese mismo año Altos Hornos de Vizcaya absorbe las 130.000 acciones de la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo a cambio de una nueva emisión de 27.444 de sus acciones. **El 31 de diciembre de 1940 desaparece la CSM.**

AHV – Fábrica de Sagunto (1940 - 1953)

La nueva *Altos Hornos de Vizcaya - Fábrica de Sagunto* continua dependiendo del mineral de la Compañía Minera de Sierra Menera, que controla *Luis María Aznar*. Por eso, una de las primeras decisiones que se toman desde Bilbao es solicitar del gobierno franquista la reconstrucción del ferrocarril minero. Así, el 10 de febrero de 1941 queda restablecido el suministro de mineral desde Ojos Negros. Esto permite encender el horno alto número 2 el 27 de febrero del mismo año. Parecía que la factoría portañá comenzaba a renacer de sus cenizas. Sin embargo, todo fue un espejismo. Coetáneamente se estaba desarrollando la **II Guerra Mundial**. Los compromisos adquiridos por Franco ante Hitler podían hacer intervenir a España en la guerra. [...] Entre 1940 y 1953 España se ve obligada a practicar el *autarquismo*, el aislacionismo, por pura supervivencia [...] Han sido vencidas las dos potencias fascistas que apoyaban a Franco (Alemania e Italia) y España queda como el único régimen de estas características en Europa. [...] En definitiva, la pobreza de la población se agravó y aumentó aún más la represión ante los ataques guerrilleros de los maquis. En este

contexto general es fácil imaginar la atonía en la que se encontró Puerto de Sagunto, una ciudad obrera, en un período oscurantista e integrista como el vivido durante la posguerra. En muchas casas faltaba el cabeza de familia. La alimentación era insuficiente y las familias, con frecuencia, se engrosaban con los parientes que acudían huyendo de otras áreas en donde no podían subsistir, lo habían perdido todo o eran potenciales candidatos a las represalias. Esta situación favoreció a AHV, puesto que disponía de una abundantísima y barata mano de obra. Ante el bloqueo internacional y la escasez de carbón, la CSM alcanzó en 1945 su mínimo histórico de transporte de mineral: 92.944 Tm. Esto obligó a AHV a retrasar las obras de reconstrucción de la acería. [...] La patronal vasca y el régimen franquista dejaron su impronta paternalista en El Puerto. Entre 1945 y 1950 dotaron al poblado de los servicios básicos de los que carecía: colegios, centros sanitarios, cementerio, mercado de abastos... Los obreros acogían de buen grado estas obras, pero aún más el Ayuntamiento de Sagunto, que se veía agradablemente suplantado en sus funciones”.

Los años dorados (1953 - 1973)

“El año 1954 es clave para la continuidad de la siderurgia en Puerto de Sagunto. El año anterior España había sido admitida en la ONU respaldada por quien más hubo exigido la desaparición del franquismo: Estados Unidos. El nuevo presidente, *Dwight David Eisenhower*, envuelto en la era atómica y en la carrera de armamentos con los soviéticos, entiende que en la guerra fría la posición geográficamente estratégica de España es un valor que no se debe despreciar. Con la idea de que tanto Franco como él tenían una inquietud compartida: neutralizar a la Unión Soviética, la dictadura encuentra un aliado poderoso que le va a proporcionar tecnología, capital y petróleo a cambio del establecimiento de bases militares. Altos Hornos de Vizcaya ve revitalizada la demanda de acero y entiende que no puede cubrirla con sus factorías de Sestao. Catorce años después de haber absorbido la acería saguntina se decide a realizar las primeras inversiones productivas: la construcción de tres nuevas baterías de coque, la ampliación del parque de carbones y el inicio de la construcción de tres hornos Siemens, dos hornos de Fosa y los nuevos Talleres Generales. El 29 de marzo de 1954 se inaugura un nuevo horno alto, el número 3, de modo que ahora que se han restablecido los suministros de carbón, podrán funcionar dos hornos altos simultáneamente; así se consigue superar el tope de producción de arrabio alcanzado en 1929 en más de 19.000 Tm, al obtenerse 200.532 Tm. Este récord de producción fue posible gracias a la ingente y barata mano de obra que confluye en Puerto de Sagunto atraída de todos los rincones de España. En 1957 se alcanza el máximo de ocupación en la fábrica (6.276 trabajadores) y un año después se establece un nuevo tope de producción que tardará una década en superarse: 250.000 Tm, que, por cierto, era la producción anual prevista en el proyecto siderúrgico de Ramón de la Sota. Parecía que la empresa despegaba por fin y que interesaba a la central de Bilbao. Muestra de ello es el inicio de la aplicación del *Plan Bedaux* a finales de la década de 1950 [...] que consigue en cuatro años mantener el nivel de producción con menos plantilla de trabajadores [...]. Además, desde 1959 el Plan de Estabilización Económica del gobierno franquista liberaliza los precios y

la actividad empresarial, con lo que los efectos del capitalismo se dejan sentir entre los obreros. Superados los duros años de posguerra, durante la década de 1950 la empresa había crecido mucho, pero los beneficios no revertían en el bienestar de los trabajadores. Los salarios continuaban siendo bajos porque no cesaba la inmigración, atraída por una oferta de empleo estable. [...] Durante este período las instalaciones fabriles de AHV -Fábrica de Sagunto se extendían ya sobre dos millones de metros cuadrados de terreno, aparte del muelle. Éste alcanza los 600.000 metros cuadrados de superficie con 30 pies de calado. Es compartido con la CMSM, de la que se obtiene la mayor parte del mineral de hierro. La plantilla media ronda los 4.000 trabajadores fijos, de los cuales, un 25 % son técnicos superiores y otro 50 % son especialistas. [...] Dadas sus dimensiones, este complejo siderúrgico comienza a ser apetecido por las multinacionales. Con el fin de cumplir el objetivo de duplicar la producción de acero, en 1965 AHV permite que la compañía norteamericana *US Steel Corporation* adquiera el 25% de su capital. Esta participación, junto con la ayuda estatal, se traducen en una serie de inversiones conocidas como *Plan Sagunto*. Éste prevé alcanzar el medio millón de toneladas anuales invirtiendo en alta tecnología y desmantelando las instalaciones obsoletas. De ahí la reconstrucción y renovación total del alto horno número 3, en 1966. Con un panorama tan prometedor y en pleno desarrollismo, los obreros de Puerto de Sagunto se convierten en modelo a imitar por los de otros sectores industriales valencianos. Gozan de sueldos por encima de la media, tienen empleo estable y comienzan a permitirse el lujo del *consumismo*: los electrodomésticos, el automóvil y las segundas residencias comienzan a ser una realidad en El Puerto a partir del decenio 1965-1975. Comienza a ser habitual que varias generaciones de una misma familia (abuelos, hijos, nietos) trabajen en AHV. La *dependencia* de Puerto de Sagunto de la siderurgia es ya total”.

AHM: el espejismo de la IV Planta Siderúrgica Integral (1973-1983)

El plan de inversiones llevado a cabo por AHV durante el decenio 1955-65, había reducido la plantilla en mil trabajadores. [...] Paralelamente, el ministro de industria, *Gregorio López Bravo* convence al gobierno franquista sobre la necesidad de un complejo siderúrgico en el Levante o el Sur de España. El 10 de octubre de 1966 se le encomienda al *Instituto Nacional de Industria* (INI) la creación de una comisión para estudiar la conveniencia de una *IV Planta Siderúrgica Integral*, complementaria a las dos de AHV (Sestao y Sagunto) y a la de ENSIDESA en Asturias. Los rumores sobre que esa IV Planta S.I. pudiera establecerse en Puerto de Sagunto, provoca cierto nerviosismo entre sus habitantes. En su memoria colectiva está el recuerdo de la crisis de 1929 que vino a truncar un proyecto similar en la época de Sota. Sin embargo, las autoridades valencianas no pensaban igual y elevaron al gobierno franquista numerosos argumentos razonados sobre la idoneidad de Puerto de Sagunto como sede de dicho proyecto. En verdad, Puerto de Sagunto era, en aquella época, la zona con más posibilidades porque estaba realizando ya un plan de renovación y porque su ubicación es privilegiada [...]. En 1970 la Comisión del INI hizo públicas sus conclusiones. La IV Planta Siderúrgica Integral se construiría en Puerto de Sagunto. Su capacidad

de producción total se preveía en seis millones de toneladas anuales de acero. Una primera fase del proyecto habría de comenzar a producir en 1975 [...] A partir de este momento la dictadura de Franco instrumentalizó el proyecto. La IV Planta se conceptualizó como la cumbre de la economía nacional y, en tono triunfalista, se calificaba a los saguntinos como los *privilegiados* del desarrollismo. Ellos serían los principales beneficiarios de la creación de un gran polo de atracción industrial vital para la economía española y que acogería a una población superior a los 200.000 habitantes. Las expectativas parecen cumplirse cuando el 21 de junio de 1971 se publica el Decreto-Ley para la instalación de la IV Planta Siderúrgica Integral en Puerto de Sagunto. El 30 de octubre del mismo año se adjudica a *Altos Hornos del Mediterráneo, S.A.* (AHM), constituida veinte días antes con capital mayoritario de AHV, el monopolio para la construcción y explotación de dicha planta. Sin embargo, al año siguiente y por decreto, se procede al desmantelamiento del ferrocarril de la CMSM que había sido el embrión del desarrollo industrial de Puerto de Sagunto. Esta decisión la tomó la empresa propietaria [...] argumentando que la demanda mundial de mineral no podía cubrirse con las características del viejo ferrocarril. Así, el 29 de julio de 1972 llega a Sagunto el último tren de la vía que fundara Sota setenta años antes. Como resultado de un convenio obligatorio con la única compañía ferroviaria existente, RENFE, la CMSM no reanudó sus exportaciones de mineral hasta el 24 de Octubre de 1972. Esto supuso la reducción de la plantilla de la CMSM en 340 trabajadores de un total de 590. En julio de 1976, con once meses de retraso, comenzó a funcionar el tren de bandas en frío de AHM. Era la primera fase de la proyectada IV Planta Siderúrgica Integral en entrar en funcionamiento. Y también sería la única. Los efectos de la crisis internacional provocada por el aumento del precio petróleo en 1973 desbarataron las previsiones de consumo mundial de acero. Aquél año, los países árabes productores de petróleo, en protesta por el apoyo occidental a Israel en su cuarta guerra contra los países árabes limítrofes, decidieron restringir su producción de crudo, con lo que el precio de este aumentó desmesurada y rápidamente. La dependencia del petróleo de las economías occidentales era total, puesto que ninguno de estos países tenía producción suficiente para cubrir sus necesidades productivas. Los costes de fabricación se encarecieron al subir el precio de la energía y las grandes multinacionales se reajustaron reduciendo plantillas, e invirtiendo en nuevas tecnologías menos dependientes del petróleo. Pero las pequeñas empresas, simplemente desaparecieron. El paro aumentaba en Europa mientras España comenzaba a transitar por un período de incertidumbre política durante los últimos estertores de la dictadura. El mercado potencial de la IV Planta Siderúrgica se vino abajo y con él todas las expectativas generadas. [...] La crisis energética de 1973 dejó a la industria siderúrgica de los países desarrollados con un exceso en la producción de acero, debido a la generalización del uso de productos substitutivos como el aluminio y a la competencia de los nuevos países industrializados (NPIs), como los denominados “tigres asiáticos”: Taiwan, Cerca del Sur, India, China, Singapur, Hong-Kong, etc. En estos países se produce acero más barato al tener menos costes en mano de obra. El exceso de población hace que la oferta de empleo pueda hacerse en condiciones no aceptables en el mundo occidental: jornada

laboral excesivamente larga, salarios muy bajos, escasa protección social, etc”

La reconversión (1983-1993).

“Todo esto provocó la reconversión del sector y un cambio en la división internacional del trabajo. Aunque es imposible saber el futuro desarrollo de las relaciones entre la localización de la industria y la economía, porque el riesgo y el miedo al futuro dirigen las decisiones de los empresarios, podemos decir que la nueva pauta en la localización de la siderurgia desde comienzos de la década de 1980 se caracteriza por el desplazamiento de las grandes acerías a zonas en vías de desarrollo y la preferencia en los países desarrollados por pequeñas empresas con tecnología punta y alta productividad, ubicadas cerca de los lugares de consumo y circulación de información. En definitiva, **todo lo contrario** del modelo que comenzaba a caminar con la IV Planta Siderúrgica Integral en 1977. Ese año queda patente que AHM no es viable y que peligran los puestos de trabajo creados. [...] En un contexto de enorme conflictividad política marcado por el tramo final de la transición (legalización del PCE, primeras elecciones democráticas, referéndum sobre la constitución, oleada de atentados de ETA y de la extrema derecha, etc.) el gobierno de **Adolfo Suárez** decide nacionalizar AHM en 1978 para evitar la quiebra de la empresa. [...] Ante la inflación galopante (más del 24 % en 1979) producto de la crisis energética, el poder adquisitivo de los trabajadores estaba menguando considerablemente. En 1981, tras meses de huelgas convocadas para conseguir un convenio colectivo que equiparase los sueldos de los trabajadores al desahogado incremento de los precios, y ante el fracaso de la IV Planta, el comité de empresa de AHM y el INI firman, con la aprobación del gobierno, unos acuerdos con los que pretendían tranquilizar a los trabajadores sobre el incierto porvenir que se avecinaba. En dichos acuerdos, basados en el informe de la empresa japonesa **Kawasawi Steel Corporation** sobre el futuro de la siderurgia española, se postula la continuidad de los proyectos de la IV Planta Siderúrgica Integral, ajustados a las nuevas previsiones para la demanda mundial de acero con el fin de absorber el creciente paro comarcal y rentabilizar las inversiones ya realizadas. Pronto se demostrará que dicho acuerdo es papel mojado.[...] En aquellos momentos, la ideología política de Puerto de Sagunto estaba monopolizada por el PSOE y el PCE. De ahí que cuando el 28 de octubre de 1982 se produce la **histórica victoria del PSOE** en el gobierno central y en el autonómico por mayoría absoluta, los trabajadores de AHM vean con más ilusión su futuro. Sin embargo, sus esperanzas se van a ver truncadas de raíz [...] Uno de los primeros Decretos del gobierno de **Felipe González** fue dictado el 6 de julio de 1983 y se denominó de la **Reconversión y Reindustrialización**, [...] en el sector siderúrgico y a pesar de las inversiones recientes realizadas, el gobierno socialista señala Sagunto como objetivo de un total desmantelamiento industrial cuando las factorías vascas de AHV necesitaban más capital para ser modernizadas. [...] El objetivo es modernizar la industria española para el quinquenio 1983 – 1988, con el fin de hacerla más competitiva en las vísperas de la integración en la CEE. Sin embargo, este salto adelante tiene el alto coste de la destrucción de miles de puestos de trabajo en todos aquellos sectores afectados (naval, textil,

metalúrgico y siderúrgico), al ser cerradas aquellas plantas del INI no susceptibles de inversiones de mejora, por ser demasiado obsoletas [...] El plan del gobierno socialista significa a corto plazo la **desaparición** de Puerto de Sagunto, pues se contempla el cierre total de la única industria que genera empleo en la zona, y sin prever ningún tipo de alternativa para absorber el enorme número de parados que aquél producirá. De ahí que, [...] todo el movimiento sindical porteño y el **comité de empresa de AHM** comenzarán a partir de este momento una fuerte campaña de huelgas, manifestaciones y movilizaciones de todo tipo para reforzar su postura en la negociación: [...] **no al cierre de AHM, no a la muerte de un pueblo.** [...] El conflicto se estaba radicalizando. La postura del gobierno de **Felipe González** era ambigua. La **Generalitat Valenciana** atravesaba sus primeros meses de vida y su presidente, **Joan Lerma Blasco**, no deseaba incomodar al jefe del gobierno y compañero de partido defendiendo los intereses locales [...] Todos los esfuerzos resultaron vanos. El 9 de septiembre de 1983 se ordena el cierre del tren de laminación estructural. Es el principio del desmantelamiento total de la cabecera de Altos Hornos del Mediterráneo. [...] La empresa que con tanta visión de futuro alzara Ramón de la Sota a principios de siglo y que tuvo una historia llena de sobresaltos e incertidumbres, comenzó a ser desmantelada el 4 de octubre de 1984. Ese día muchos pensaron que con la fábrica moría todo un pueblo, pero no fue así.”

El impacto territorial de la siderurgia

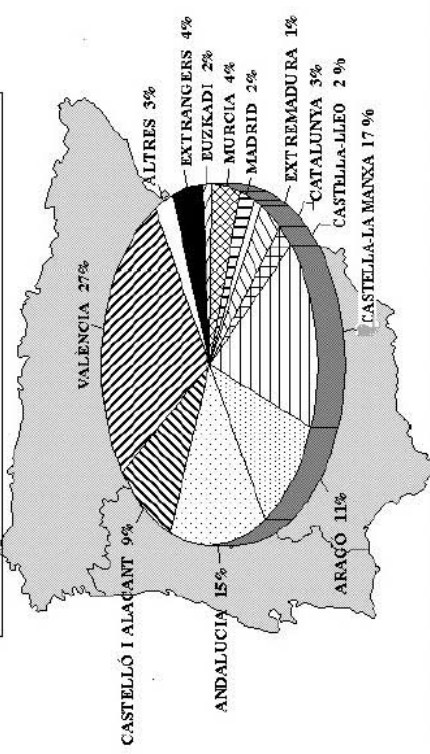
Puerto de Sagunto nació como una ciudad-fábrica. Es un pueblo de aluvión. Los inmigrantes que, desde 1907, se fueron estableciendo poco a poco cerca de la fábrica que los reclamaba dándoles ocupación, procedían de lugares muy diversos de la geografía española, es decir, tenían tradiciones y costumbres diferentes. Pero con el concurso de andaluces, aragoneses, vascos y valencianos se ha formado una ciudad que ha crecido muy rápidamente y de forma improvisada, teniendo como nota característica la **aculturación**. Es este un fenómeno complejo. Pero lo cierto es que los inmigrantes llegados a Sagunto no se han fusionado con la población de acogida. [...] Desde 1907 se producen los primeros asentamientos definitivos de obreros y empleados de la Compañía Minera de Sierra Menera junto a las instalaciones de esta empresa. Cuando en 1923 comienza su andadura la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, se produce una oleada inmigratoria más intensa. Puerto de Sagunto crece muy rápido como un fenómeno totalmente ajeno al medio en el cual se inserta. Los ejes de la nueva ciudad son los antiguos caminos rurales. Se forma así un plano de calles rectas perpendiculares al mar. Hoy podemos observar como las construcciones mejor diseñadas se correspondieron con la deplorablemente abandonada ciudad-jardín de los cargos directivos de la CSM, territorio prohibido para los obreros, separado del resto de la ciudad por una barrera de vegetación. El contraste con las diminutas viviendas de los empleados del cercano barrio de las Casas de la Compañía es evidente, pero en aquella época (1930) eran un modelo de construcción popular. Más cerca del mar quedan las casas de autoconstrucción de los obreros más modestos. [...] Esta es la fisonomía más apreciable que sobre el paisaje ha dejado este primer siglo de vida de Puerto de Sagunto. De la siderurgia sólo queda el horno alto número

dos, exento de todo su poder de fundición, como testigo mudo de lo que fue el origen de este pueblo y su razón de ser. La negativa de los obreros a cerrar este horno durante los meses finales de lucha por la supervivencia de Altos

Hornos de Mediterráneo, al menos se ha visto recompensada con la conservación de esta enorme estructura. La continuidad de Puerto de Sagunto como ciudad es hoy un hecho tras el trauma de la reconversión.”

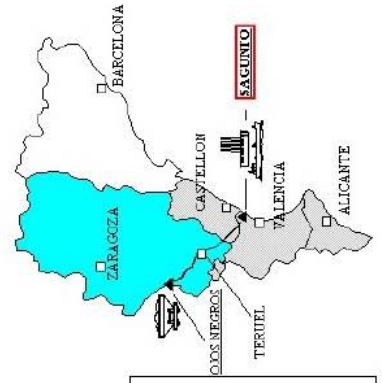
Extractos de: ORTIZ, Antonio – PRATS, José M^a, “*El Puerto: Crónica de un siglo. 1902-2002*”, Martínez Impresores, Puerto de Sagunto, nov. 2002.

IMMIGRANTS RESIDENTS A SAGUNT EN 1986
PERCENTATGES PER ZONA DE PROCEDÈNCIA



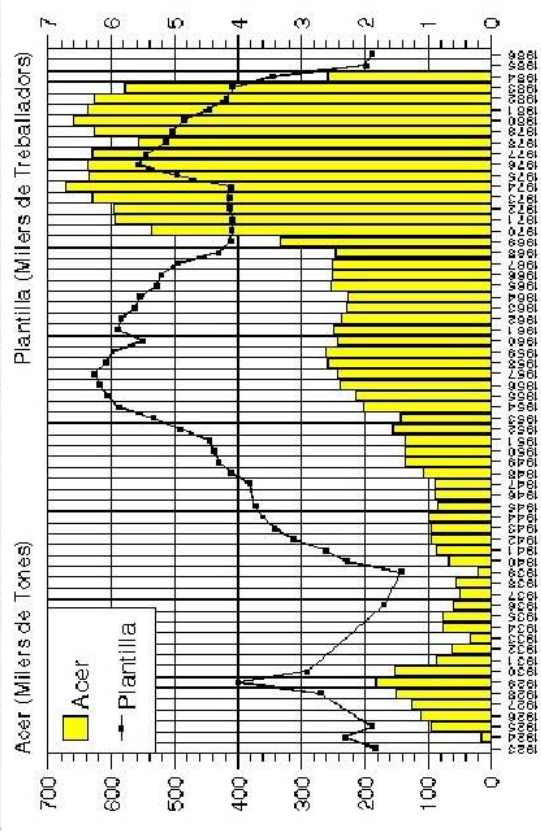
ALTRES: ANTÚRIES, BALEARS, CANÀRIES, CANTÀBRIA, GALÍCIA, NAVARRA, RIOJA, CEUTA, MELILLA.
Font: Elaboració pròpia amb dades del padró de 1986

FERROCARRIL DE LA "COMPANIA MINERA DE SIERRA MEINERA"

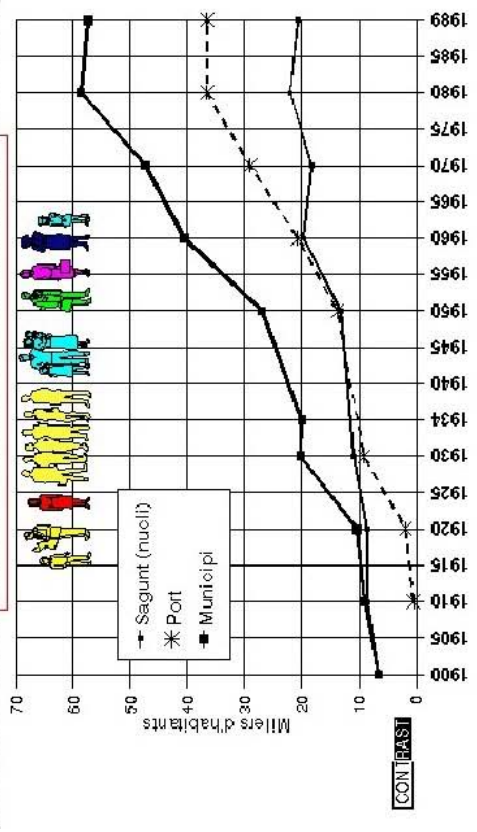


- Ferrocarril de la CMSM**
- Olas Negras (Teruel) – Sagunto (Valencia): 204,158 km. de trazado
 - Construido entre 1902 y 1907. Vía de ancho europeo (estriech)
 - Tiene 14 puentes, de diferentes alturas (el mayor de 48 m, tiene 600 m de largo) y 11 túneles (los 5 mayores tienen entre 400 y 300 m de longitud).
 - En servicio entre el 14/07/1907 y el 29/07/1972, hoy desmantelado.

EVOLUCIÓ DE LA PRODUCCIÓ D'ACER I DE LA PLANTILLA DE TREBALLADORS DE LA SIDERÚRGICA SAGUNTINA (1923-1986)



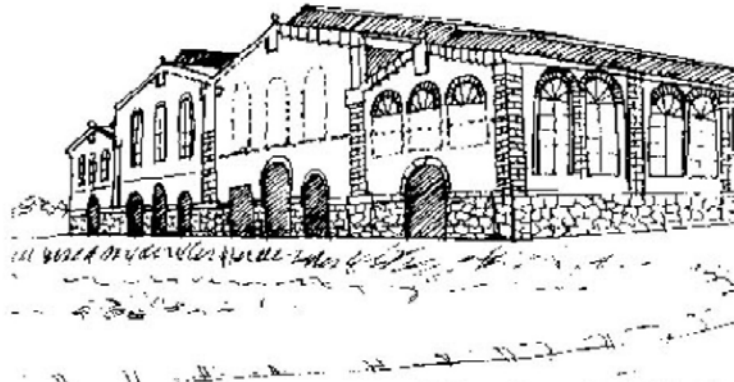
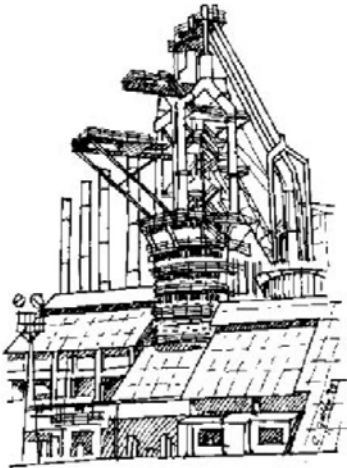
EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ A SAGUNT I PORT DE SAGUNT (1900-1989)



Petita Història en imatges de Port de Sagunt



El port de Sagunt en 1926



Tallers Generals (1995) ↑

← Alt Forn N° 2 en 1955; l'únic que resta encara dempeus.



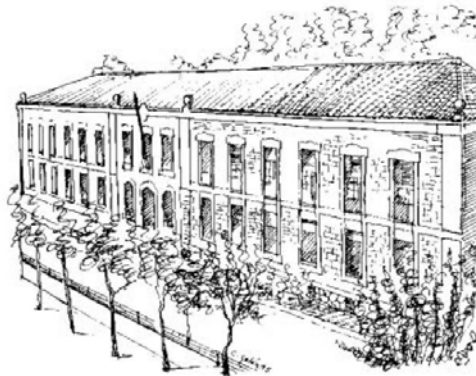
← Vivenda de la ciutat reservada als directius. jardí als



Vivenda obrera (cases de la CSM) →



↑ Sanatori dels AHV (constr. 1949)
Gerència (oficines generals, constr. 1921) →



CONTRAST

Dibuixos de Ciriaco Galán López (1995)

CUESTIONES:

1. ¿Por qué decide Ramón de la Sota construir un ferrocarril propio?
2. ¿En qué argumentos se basó Ramón de la Sota para fundar una siderurgia en Puerto de Sagunto? ¿Cuál fue su efecto más importante?
3. ¿Por qué se cerró la factoría saguntina? ¿Cuáles fueron los efectos de la reconversión? Pon ejemplos de la misma en otros sectores industriales.