

# territorio y vivienda

14

Levante EL MERCANTIL VALENCIANO ■ Domingo, 26 de agosto de 2001

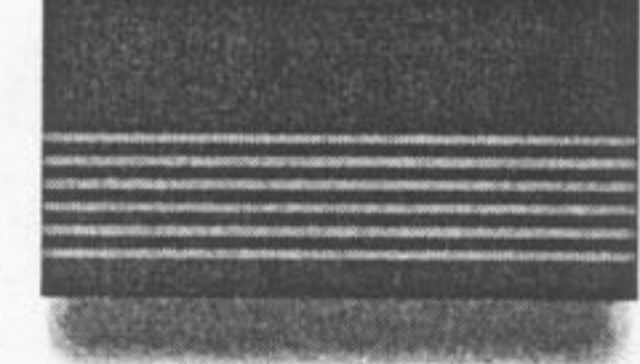
ARQUITECTURA, URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y MERCADO INMOBILIARIO

## El ferrocarril Ojos Negros-Sagunto

SE cumplió el centenario de la fundación del Puerto de Sagunto cuyo punto inicial fue la petición por don Ramón de la Sota y Llano (título de sir otorgado por Gran Bretaña por la ayuda que prestó con su flota a los aliados durante la primera guerra mundial, 1914-1917). Sir Ramón de la Sota, con su grupo Sota y Aznar, SA, inició las explotaciones de las minas de hierro de sierra Menera, Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara).

Las concesiones mineras eran propiedad del Banco de Bilbao y se las arrendó (2,50 pesetas/tm) a don Ramón de la Sota a condición de que iniciara la explotación minera. Don Ramón gestionó con el FC del antiguo Central de Aragón (Zaragoza-Valencia), actual Renfe, el transporte del mineral al puerto de Valencia y parece que por un céntimo de diferencia no llegaron a un acuerdo, optando Sota por construir su propio ferrocarril Ojos Negros-Sagunto, con fuerte oposición en Madrid para evitar dos líneas paralelas en

ANTONIO SARASOLA  
MARTÍNEZ \*



muchos kilómetros de recorrido. Don Ramón salió triunfante y construyó su propio ferrocarril Ojos Negros-Sagunto, de 204 kilómetros de recorrido, y fue autorizado para construir en Sagunto, previa obtención de una concesión marítimo-terrestre de 400 metros sur y 600 metros norte para construir el mercadero de minerales (foto adjunta) y servicios auxiliares.

La concesión se otorgó como embarcadero de mineral y con el tiempo adquirió la categoría de puerto. A primeros de siglo no

existían cintas transportadoras (surgieron por los años 1950) y los vagones de mineral se introducían en una de las plataformas (a ras del suelo) del embarcadero y se elevaban en ascensor a la parte superior del cargadero, éste disponía de tres vertederos que se situaban en las bodegas de los barcos una vez arrimados éstos al muelle del cargadero. Era el sistema internacional más moderno de primeros de siglo.

La Naviera Aznar, SA, sucedió a la empresa Sota y Aznar, SA, al ser incautadas por el franquismo las acciones de Sota para pago de cien millones de pesetas (pesetas de 1936) de multa impuesta a Sota, que se mantuvo fiel al gobierno español y leal al gobierno vasco derivado de aquellas elecciones cuyo primer presidente fue José Antonio de Aguirre Le-kube. Aznar, hostil a esos gobiernos legítimos, apoyó a Franco y al llamado movimiento nacional surgido de la sublevación militar del 18-7-36 y se aprovechó de esa coyuntura para adquirir las acciones

de Sota (desconozco las condiciones) para construir la Naviera Aznar, SA, una vez eliminado Sota que era mayoritario en la Naviera Sota y Aznar, SA.

Después de la guerra civil (1936-1939), un grupo de Madrid adquirió la totalidad de las acciones que poseía la Naviera Aznar, nombró dos consejeros delegados, uno de ellos muy ligado al Pardo, franquista, y tomó la decisión de levantar el ferrocarril Ojos Negros-Sagunto.

Previamente tuvimos una reunión en Madrid y fui el único opositor a dicho levante, otros guardaron silencio cómplice porque el que llevaba la voz cantante de aquella reunión tenía plenos poderes de la empresa para levantar el ferrocarril. Levantado el ferrocarril iniciaron el transporte por Renfe con el proyecto de trasladar en Cella del 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

abandonados millones de toneladas de mineral de hierro, transportables por ferrocarril propio, perdiendo el Estado español millones de pesetas en divisas.

Censurables los que decidieron el levante del ferrocarril influidos más por motivos políticos (el ferrocarril recordaba a Sota y en su nota de servicios debía figurar este comportamiento negativo, como he dicho anteriormente). Sota se opuso al régimen franquista, expropiados todos sus bienes, y uno de los designados por el franquismo como consejero delegado quería borrar referencias a Sota y por dicho motivo fue también demolido el cargadero de Sagunto, aunque estaba en desuso para cargue de barros, por iniciar el cargue por cintas su estructura metálica podía adaptarse a zonas de ocio y era un referente más para el Puerto de Sagunto. Al igual que la Torre Eiffel es un referente de París, sin pretender establecer instalaciones comparativas.

\* Dr. Ingeniero de Minas.



Últimos 7 días  
de **REBAJAS**

S Á B A D O S M A Ñ A N A

**MUEBLES LA FABRICA**

El número 1 en muebles.

VALENCIA. Avda. del Cid, 2 • Tel. 96 384 69 00 • www.muebleslafabrica.com

A B I E R T O