

# QUADERN DE CLASSE

*Materials per a preparar  
l'itinerari*

En aquest quadern observarem com el centenari del Port de Sagunt no s'explica satisfactòriament sense analitzar l'impacte de la industrialització sobre aquest territori i la massiva immigració que va alimentar. Partirem de l'anàlisi del paisatge natural abans i després de la siderurgia per adornar-nos que la gran quantitat i la posterior qualificació professional dels immigrants al Port, han contribuït decisivament en el desenvolupament econòmic i demogràfic de la seua comarca, el Camp de Morvedre.

# Index

El paisatge natural.....	3
Mapa topogràfic del Camp de Morvedre.....	4
Climograma de Sagunt-Port.....	4
El paisatge humanitzat.....	5
Evolució urbana del Port (1907-2000).....	6
El poblament del Camp de Morvedre.....	6
Estudi demogràfic.....	7
Evolució demogràfica de Sagunt i Port.....	8
Piràmide demogràfica de Sagunt i Port.....	8
L'inmigració.....	9
Llocs de naixements.....	10
Moviment natural durant el segle XX.....	10
Cronologia.....	11
Documents.....	14
Activitats.....	16
Bibliografia.....	16

# El paisatge natural

## Una posició estratègica

El Port de Sagunt pertany a la comarca del Camp de Morvedre. Es localitza en el litoral mediterrani occidental, a uns 25 Km al nord de l'àrea metropolitana de València, entre els 39° 40' de latitud Nord i els 0° 14' de longitud Oest de Greenwich. Separat 3 Km del casc històric del municipi, el Port ocupa una posició d'alt valor estratègic: no sols custodia l'encreuament dels camins que porten cap al nord, interior i sud peninsular, també n'és punt de partida cap a les altres costes i illes mediterrànies. És precisament aquesta circumstància la responsable de l'antiguitat del poblament humà del Camp de Morvedre, així com la raó de ser del Port.

## Un relleu contrastat

Entre les serres Calderona i Espadà i la mar Mediterrània, el riu Palància ha anat construint un gruixut mantell d'al·luvions que conforma els 280 km<sup>2</sup> del Camp de Morvedre. Encara que aquesta comarca reuneix un total de 15 municipis, la major part de la seua superfície pertany al terme de Sagunt que, amb 136 km<sup>2</sup> d'extensió, concentra les 2/3 parts dels habitants de la comarca.

El paisatge natural de l'interior es compon de muntanyes agrestes entapissades de pins que fan de límit amb altres comarques (Plana Baixa al nord, Alt Palància i Camp del Túria a l'interior i Horta Nord al sud) i tanquen entre sí la fèrtil vall del riu Palància. Al peu d'aquests relleus s'estén la planúria de colmatació al·luviofluvial on es localitza el Port de Sagunt i que connecta amb un litoral de restinga i albuferes colmatades denominades marjals.

## Les serres Calderona i Espadà

La serra Calderona ocupa la part occidental de la comarca. La seua direcció tectònica és la ibèrica (NW-SE). Els seus materials més antics són les arenisques roges conegudes com **pedra de rodè** d'uns 200 milions d'anys d'antiguitat, corresponent al període Triàsic de l'era Secundària. Estableix la divisòria d'aigües entre el riu Palància i el barranc del Carraixet. Presenta altes muntanyes a pesar de la seua proximitat a la costa, com ara els cims de Rebalsadors (802 m), el Garbí (593 m), la Mola de Segart (565 m) i el Picaio (405 m). Aquestes cims són el límit sudoccidental de la comarca.

Al nord-oest s'estén l'altra alineació muntanyosa ibèrica: la serra d'Espadà. Els seus caràcters geomorfològics i tectònics són bessons de la Calderona. Els contraforts arquejats i oberts al mar de la serra d'Espadà tanquen per ponent la comarca i emmarquen el curs baix del riu Palància.

## El riu Palància i la costa

El riu Palància naix a la Peña d'Escàbia, molt més al nord, en el límit amb Aragó. És, per tant, un curs al·lòcton. El seu caràcter és el típic de tots els

rius mediterranis de règim pluvial: pronunciadíssim estiatge en l'estació seca i grans avingudes o riudes a la tardor, coincidint amb l'estació humida, on les pluges són més abundants. A més, este cabdal tan esporàdic es troba molt regulat per embassaments destinats al regadiu des de temps immemorial, per la qual cosa el seu llit roman sec la major part de l'any. Aquesta particularitat contribueix a la unitat física comarcal, donat que aquest riu ha originat una planura litoral de colmatació amb les seues aportacions d'argila roja, molt feraç per al cultiu.

La desembocadura del riu Palància forma un delta interior de dos braços al sud del cap de Canet d'En Berenguer. Aquest delta s'unix sense solució de continuïtat amb una costa de restinga composta de grava i arena amb dunes, que separa la platja d'una zona pantanosa deprimida que van ser antigues albuferes, hui ja colmatades. Aquestos terrenys de marjal estan presents en la morfologia de tot el litoral valencià.

## Un clima benigne

El Port gaudeix d'un clima benigne del **tipus mediterrani litoral** que Köppen va denominar **Csa**: clima temperat amb estius secs. Es caracteritza per tindre un màxim de precipitacions en forma de pluja torrencial a la tardor i primavera. Les temperatures mitjanes són suaus a l'hivern (el mes més fred és gener, amb 11° C) i caloroses a l'estiu (27° C al juliol i l'agost). Aquest microclima converteix el Port de Sagunt en una zona de gran atracció turística, amb moltes hores de sol a l'any i amb una platja de fines arenes.

## Gran varietat edàfica

Aquesta climatologia, junt amb la configuració orogràfica anteriorment descrita, donen lloc a una gran varietat de sòls. L'edafologia del Camp de Morvedre descansa sobre una roca mare calcària i ofereix sòls de marjal, sòls rojos, sòls arídics, sòls forestals i fins i tot turberes litorals.

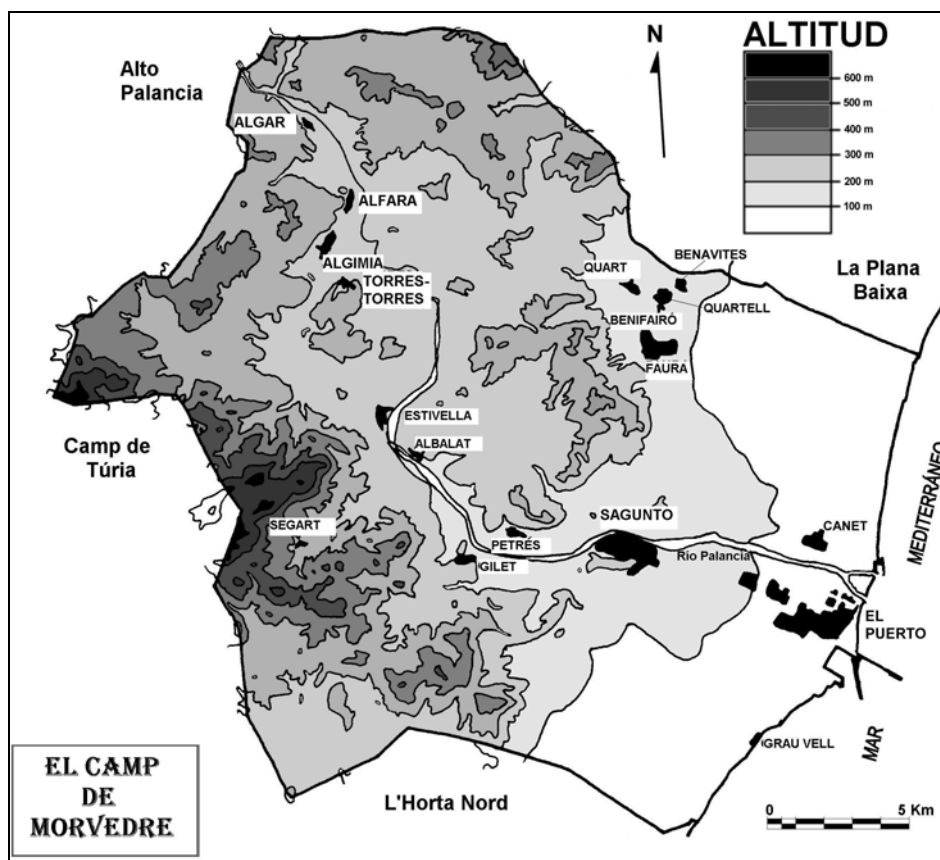
## Una flora riquíssima

Amb tal varietat edàfica, la vegetació natural és d'una flora riquíssima. Presenta pins roig i carrasco en les muntanyes interiors i una vegetació de matoll en la zona costera, al costat d'alguns endemismes de la vegetació clímax com els carrascars.

No obstant això, la **degradació antròpica** ha sigut tan gran que la major part de la vegetació natural que hui veiem ha sigut sobreimposada; d'ací que predomine la vegetació de cultius sobre la vegetació natural. Precisament aquesta intensa explotació agrícola ha creat importants problemes d'erosió i esterilitat en els sòls (salinització d'aqüífers, nitrificació...), agreujats amb la contaminació atmosfèrica i marina de la indústria, junt amb la deforestació produïda pels incendis.

# Mapa Topogràfic del Camp de Morvedre

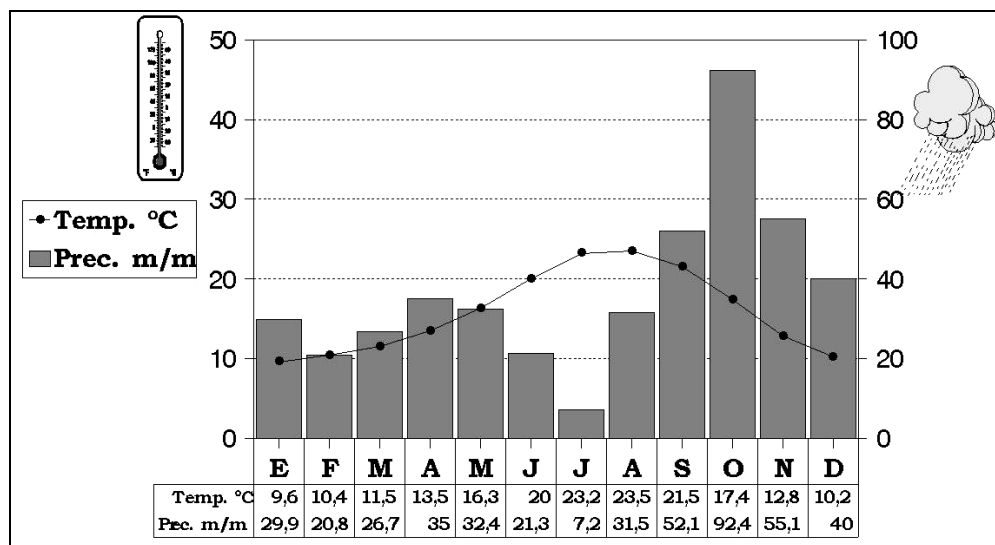
El mapa mostra el relleu del Camp de Morvedre: elevat a l'interior i amb una gran plana litoral, lloc on es localitza El Port de Sagunt.



Font: ORTIZ-PRATS, 2002.

## Climograma de Sagunt-Port

Observatori El Pontatge. Latitud: 39°42' N - Longitud: 0°15' W - Altitud: 25 m  
 Temperatura mitjana anual: 15'8°C. Oscil·lació tèrmica: 13'9°C. Precipitació anual mitjana: 444'4 mm.



El gràfic mostra les característiques del clima del Port: plujes en la tardor i la primavera. Temperatures suaus a l'hivern (gener, 11°C) i caloroses a l'estiu (27° C al juliol i l'agost).

Font: Atles Climàtic de la Comunitat Valenciana, 1992.

# El paisatge humanitzat

## La partida de El Fornàs abans de la indústria

El paisatge litoral saguntí abans de la implantació de la indústria era molt diferent a l'actual: una platja de cantells discorria entre la desembocadura del Palància i el Grau Vell sense més interrupcions que les estretes goles per on els cultius marjalencs d'arròs desaiгуaven al mar. L'arròs i els seus camps inundats, insalubres moltes vegades, allunyaven Sagunt i els seus extensos camps de vinyes del **Grau Vell**.

El 16 de març de 1901 **Sir Ramón de la Sota y Llano** elegeix unes 66 Ha en la partida de **El Fornàs**, al nord del camí de La Vallesa i fins al primer braç del Palància. Eren 86 parcel·les d'escàs valor pel subsòl marjalenc, però formaven les finques estiuenques de la burgesia terratinent saguntina. En aquesta àrea, Sota farà un moll per a exportar el mineral de ferro transportat pel seu ferrocarril des d'Ojos Negros, a més de 200 Km a l'interior de la província de Terol.

Des de febrer de 1905, acudiren immigrants per a treballar en les obres del moll de la **Compañía Minera de Sierra Menera (CMSM)** i van preferir establir-se en les antigues alqueries de La Vallesa, La Palmereta i El Fornàs, el territori més pròxim a les obres, just el que hui és l'àrea urbana del Port.

La història oral ens descobreix que la **Caseta de Bargues** va ser la primera alqueria a allotjar els obrers. Amb ella, les alqueries de Rocafull, Vallesa, Vinyals, Gandia i Caruana van formar, fins a inicis de la dècada de 1910, un poblat més aviat dispers.

La Caseta de Bargues estava al principi del carrer Luis Cendoya. Aquest i la resta de carrers de la nova ciutat, es traçaren seguint l'antiquíssims camins de L'Anouer (actual vial internuclis), Almudàfer, L'Arrif i la Sendera Reial. Aquest **assagador** reservat per al pas del ramat transhumant, recorreix tot el litoral mediterrani molt pròxim a la platja i hui constitueix l'Avinguda del Mediterrani.

Al gener de 1907 els immigrants comencen a construir-se les seues pròpies vivendes. Poc després, alguns terratinents es van convertir en promotors urbanístics, sobretot a partir de 1918, amb l'establiment de la **Compañía Siderúrgica del Mediterráneo (CSM)**.

## Impacte de la indústria sobre el territori

Des d'aleshores, el nucli urbà del Port ha anant substituint poc a poc els horts de tarongers i de vinya i la línia de costa ha variat per la construcció del moll. Aquest atrapa els sediments arrossegats per la **deriva litoral**, corrent marí cenyit a la costa, el qual és frenat pels dics, rebutjat cap a alta mar i obligat a rodejar el moll, el qual acumula uns 110.000 m<sup>3</sup> d'arena per any enfront de la platja del Port. Aquesta és, actualment, el principal atractiu turístic estiuenç.

Al mateix temps, la deriva litoral erosiona fortament la

desembocadura del riu Palància i la platja del Grau Vell, on l'abocador d'escòries de la siderúrgia ha perprat un dany ecològic irreparable, com demostra la regressió de la platja, l'enorme crosta d'escòries negres que recobreix la vora-mar fins al terme d'El Puig, l'amenaçat humedal de La Marjal dels Moros, etc.

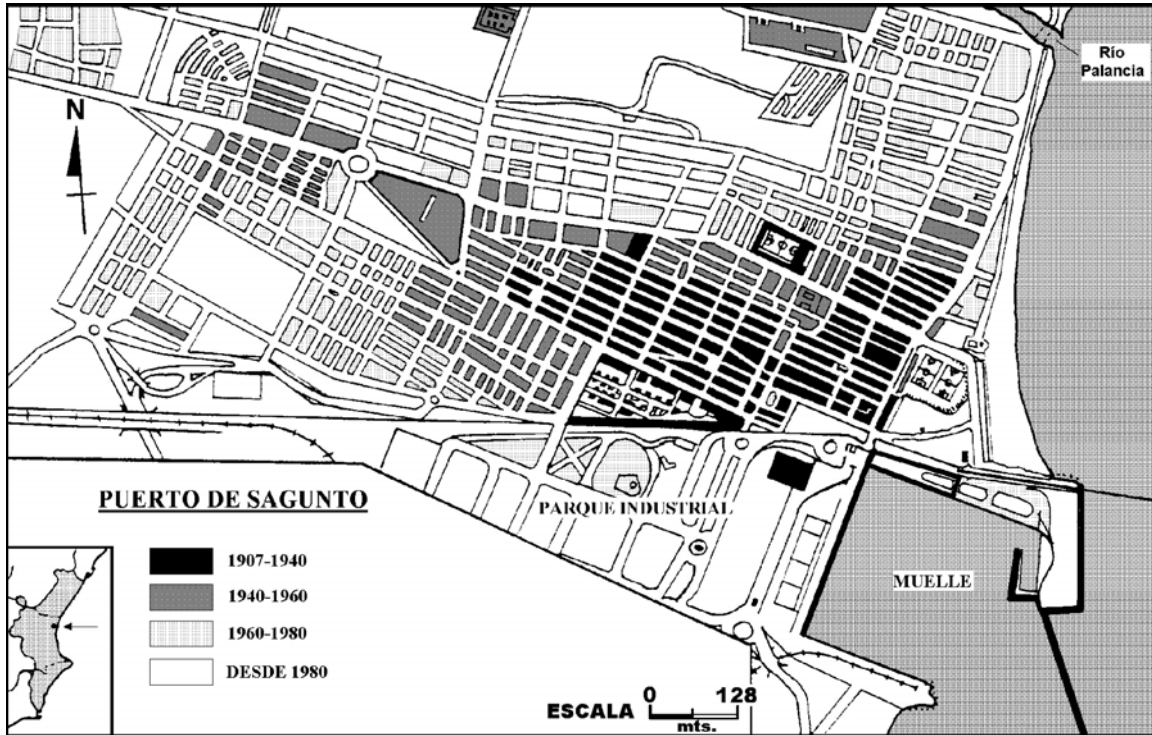
## Evolució econòmica

L'ocupació que l'ésser humà ha fet del territori saguntí ha originat importants **desequilibris intracomarcals**: mentre el litoral és urbà i industrial i concentra les 2/3 parts de la població, l'interior és rural i agrari, i està semidespoblat.

Enfront d'un sector agrari saguntí fortament arrelat però amenaçat de declivi, El Port posseeix un dinàmic sector industrial que, des de principis del segle passat, ha conegut cinc etapes evolutives:

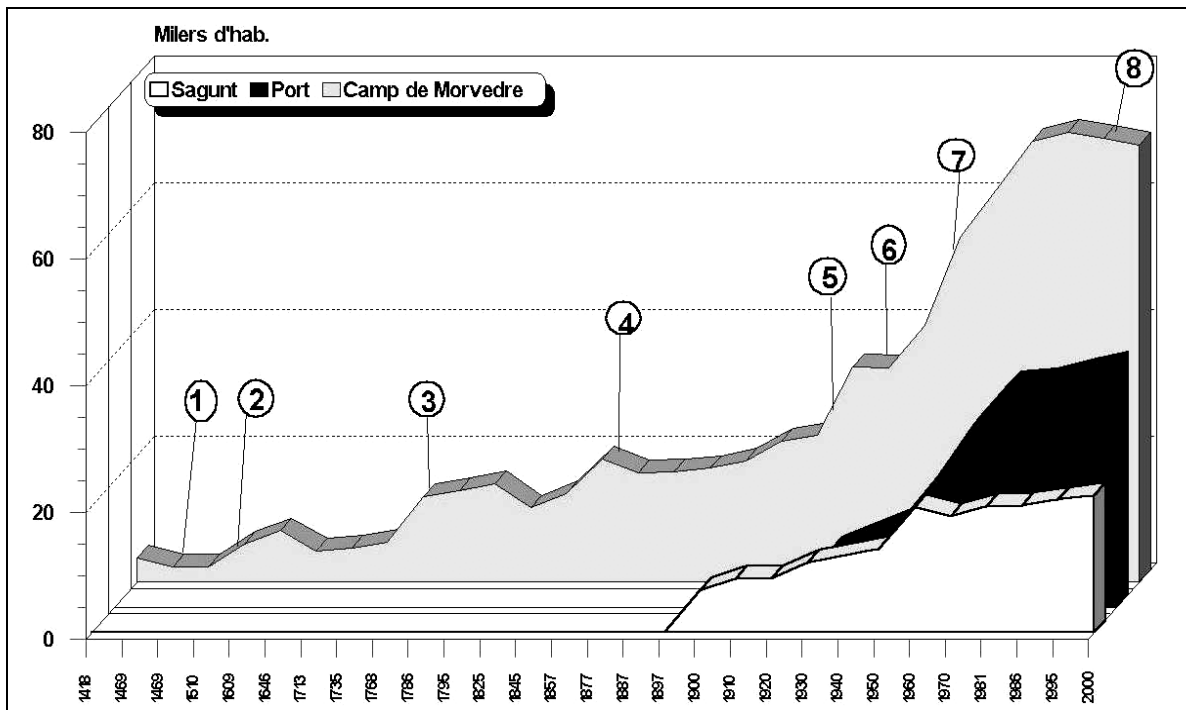
1. **De 1900 fins 1932.** Són els orígens del Port, molt lligats a l'activitat empresarial de Ramón de la Sota. L'afluència d'immigrants cap a la naixent ciutat és continua fins el tancament parcial de la CSM de 1932.
2. **De 1932 fins 1946.** Coneix les greus dificultats originades per la crisi internacional de 1929 i el gran canvi polític fet durant la II República Espanyola; els bombardejos de la Guerra Civil i la fam de la dura postguerra, paral·lela a la segona conflagració mundial, junt a la repressió del franquisme, marquen aquesta trista època.
3. **De 1946 fins 1973.** Coincidint amb la consolidació urbana del Port, té lloc el renaixement de la siderúrgia. Adquirida per **Altos Hornos de Vizcaya (AHV)** en 1940, la empresa la modernitzà poc, entenant-la com a subsidiària de les seues plantes al País Basc. No obstant això, es produí l'arribada massiva d'immigrants entre 1950 i 1970. El fiasco de la **IV Planta Siderúrgica Integral** i els efectes negatius de la crisi internacional de 1973, tanquen aquest període.
4. **De 1973 fins 1984.** Paral·lelament a la transició democràtica, té lloc la fase terminal de la siderúrgia. En guanyar per ampla majoria les eleccions del 28/10/1982, Felipe González es convertí en el president del primer govern socialista d'Espanya des de la II República. Els seus plans de **reconversió industrial** tancaren definitivament **Altos Hornos del Mediterráneo (AHM)** en octubre de 1984, després de més d'un any de lluita de tot el poble defensant la seua supervivència.
5. **Des de 1984** s'obri una nova etapa marcada per l'atonía econòmica i administrativa, fins els posteriors anys del segle XX. L'explotació del turisme i la diversificació de les activitats industrials són processos ja consolidats com a base per a un nou període de creixement.

## Evolució urbana del Port de Sagunt (1907-2000)



Font: ORTIZ-PRATS, 2002.

## El poblament del Camp de Morvedre (1418-2000)



Font: Elaboració pròpia per mitjà de veïnats, censos i padrons dels anys corresponents

1) Estancament per les epidèmies de pesta del segle XIV; 2) Lleu retrocés per l'expulsió dels moriscs en 1609; 3) Creixement moderadament elevat per la recuperació econòmica des de mitjans del s. XVIII, amb el subsegüent estancament i recessió producte de les guerres d'Independència i Carlines fins 1845; 4) Retrocés lleu per la crisi vitivinícola i les epidèmies de còlera en les acaballes del segle XIX; 5) Increment ràpid per l'immigració al Port; 6) Estancament i lleu retrocés pels efectes de la crisi de 1929 i la Guerra Civil (1936-39); 7) Gran onada immigratòria 1950-70: des d'aquest moment el Port supera en població i ritme de creixement a Sagunt; 8) Lleu estancament de final del segle XX pels efectes de la reconversió industrial de 1984.

# Estudi demogràfic

## Evolució demogràfica fins a 1910

La industrialització saguntina, accelerada i improvisada, ha tingut una gran empremta paisatgística, però també demogràfica. En 2002 habiten Sagunt 60.577 veïns; d'ells, 35.987 resideixen al Port; més de les 2/3 parts dels actius es dediquen al sector serveis, encara que són majoria els grups d'edat vella sobre els adults. Les raons d'aquesta peculiar estructura demogràfica les trobem en l'evolució més recent de la població saguntina.

La inestabilitat política i econòmica de la primera meitat del segle XIX (guerres d'Independència i Carlines) va mantindre estancada la població municipal, almenys fins l'any 1850, data en que comença el descens de la mortalitat catastròfica (pacificació del país) i un benèfic corrent immigratori lligat als cultius hortícoles. Per això, les xifres del cens de 1857 són el sostre demogràfic per als municipis interiors: des de llavors, alimenten la immigració saguntina.

La **Societat Vitivinícola Saguntina** es va ocupar durant la segona meitat del segle XIX, de l'òptim cultiu i millor exportació de la vinya, que entapissava tot el terme comarcal. En conseqüència, el centre de gravetat comarcal es trasllada des dels municipis de la vega del Palància cap a Sagunt i Canet. Però aquesta esplendor va acabar amb el segle, en conquerir el mercat internacional els vins d'altres regions espanyoles i franceses, Sagunt inicia, doncs, una **reconversió agrària**: la substitució total de la vinya pel taronger. La **citricultura d'exportació** copa en poc de temps tota la superfície regada.

En aquest context es produeix, entre 1910 i 1930, l'inici d'una **industrialització aliena** al capital local, dedicat quasi exclusivament al camp. És el resultat de la inversió del navilier basc **Sir Ramón de la Sota**, el qual, aprofitant les bones potencialitats distributives de la regió, elegeix Sagunt com el port d'exportació del mineral de ferro extret a Terol. La **CSM** primer i la **CSM**, posteriorment, van originar una corrent migratòria de camperols des d'Aragó, Castella-La Manxa i Andalusia oriental, principalment. Aquest contingent és el responsable del sorgiment del Port de Sagunt.

## Evolució demogràfica des de 1910

A partir d'ara, seran les **crisis industrials** més que les agràries, les causants dels estancaments demogràfics. Els saguntins creixen imparablement i a un ritme inusitat no exempt d'irregularitats perquè és la migració, i no el moviment natural de la població, la clau de la seua dinàmica. Fins a 1920, la població saguntina es manté estable, com la resta de la demografia valenciana. L'epidèmia de grip de 1918 va retallar el lleu augment experimentat desde principis de segle.

Entre 1920 i 1930 es produeix un inusitat creixement demogràfic xifrat en un 47%, monopolitzat pel nou nucli del Port, on la CSM absorbeix gran quantitat de mà d'obra. Aquest **vertiginós creixement poblacional** quedarà reflectit per a sempre en la urbanització

improvisada del Port i és **excepcional i original** en el context valencià. Mentre la natalitat baixa i la crisi fa emigrar els valencians cap a la indústria catalana i francesa durant els anys vint, el Camp de Morvedre experimenta un **saldo migratori positiu**, el qual aconseguix l'augment poblacional més alt de la seua història, quan per al conjunt de la població valenciana només és d'un 8'6 %.

## Crisis i resorgiments

Malgrat això, la rendibilitat de la CSM acabada d'inaugurar va quedar posada en dubte des del final de la Primera Guerra Mundial (1918). Sense quotes en el mercat internacional, l'empresa no trobava tampoc acollida en el mercat nacional, poc preparat per a consumir els seus productes.

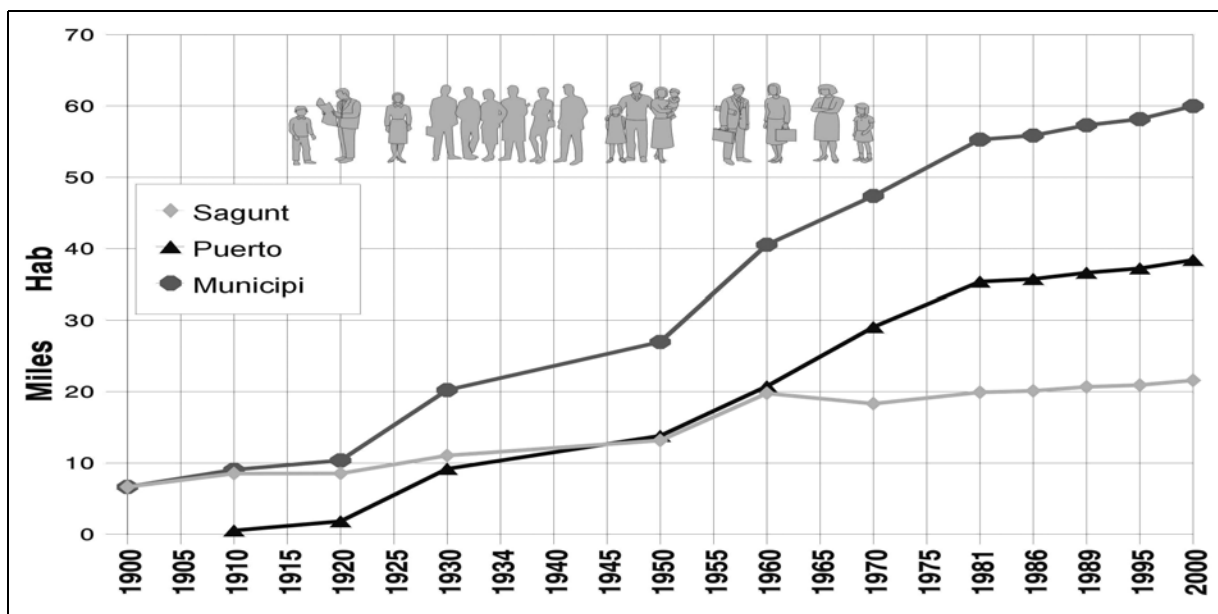
Sense rendir al màxim de la seua capacitat, la CSM es va veure abocada a produir una gamma de productes variadíssima per a assegurar-se una rendibilitat comercial que la productivitat no li atorgava. Per això, en arribar la crisi econòmica de 1929 i l'època de gran agitació política que va suposar la Segona República Espanyola, la CSM va fer reduccions en la seua plantilla. Només un compromís polític va mantindre l'empresa en 1933. Açò va provocar una migració de retorn que va originar un **descens poblacional** de l'ordre d'un 0'3% en el decenni 1930-1940. Cal afegir, a més, la mortalitat catastròfica provocada per la Guerra Civil (1936-1939) i l'èxode polític a què va donar lloc.

En la postguerra, les inversions inicials del nou propietari (AHV) van tornar a atraure més mà d'obra. Açò, al costat de l'auge exportador de la citricultura valenciana del que la comarca saguntina no va ser aliena, va motivar un **nou augment demogràfic** xifrat en un 34% entre 1950 i 1960. Aquest creixement va ser capitalitzat en exclusiva per La Vall de Segó, Canet d'En Berenguer i el Port. En la dècada de 1960-1970, la saturació de la demanda de mà d'obra en AHV i el procés de desagrarització i industrialització generalitzat i accelerat en la resta de la Comunitat Valenciana, va fer que, per primera vegada en molt de temps, la població saguntina augmente sols per una elevada natalitat.

Però una **nova crisi industrial** comença a notar-se al Port de Sagunt a finals de la dècada dels 1960 i, encara que el macroprojecte de la IV Planta Siderúrgica Integral semblava assegurar el futur, la veritat és que **fins 1975 el creixement demogràfic es produeix únicament entre Sagunt i el Port, que per primera vegada creixen alhora**. La resta de la comarca es despobra per la crisi tarongera, abocant els seus contingents cap a la costa.

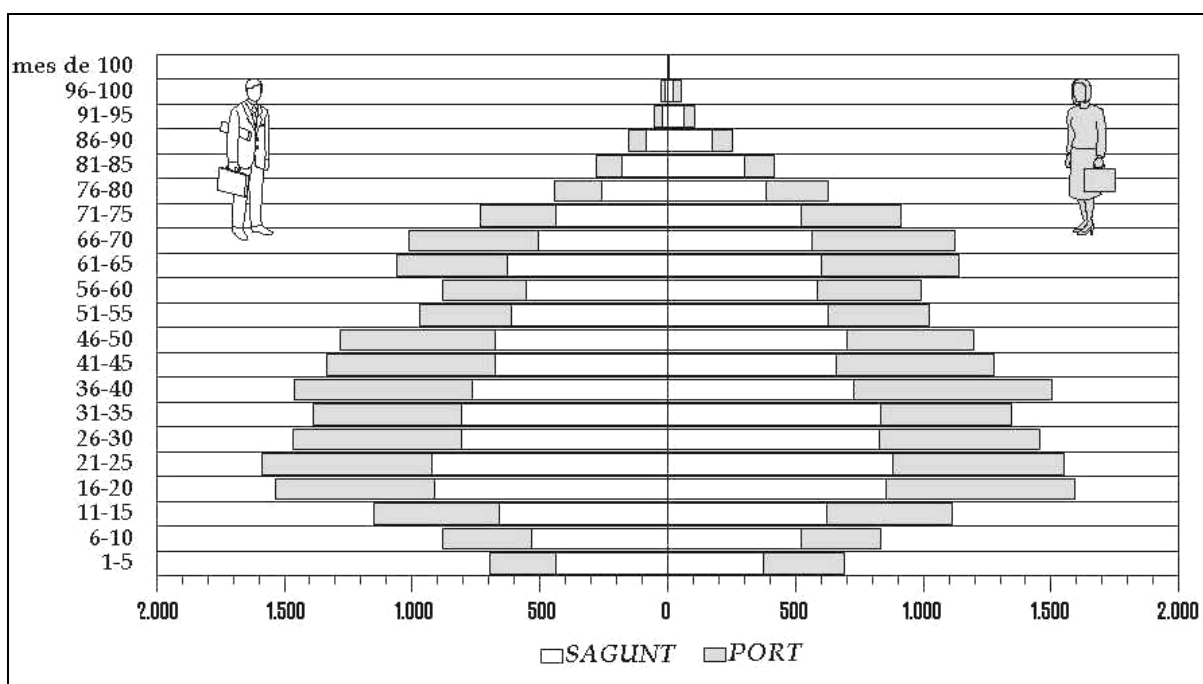
Per últim, el tancament definitiu de la capçalera d'AHM el 1984 per la reconversió industrial, va provocar una xicoteta corrent emigratòria de retorn: entre 1980 i 1986 la població descendeix un 4'4%, percentatge recuperat durant l'últim quinquenni.

## Evolució demogràfica de Sagunt i Port (1900-2000)



Font: ORTIZ-PRATS, 2002.

## Piràmide demogràfica de Sagunt i Port



Elaboració pròpia amb el padró municipal de 1996.

La immigració és la responsable de l'actual estructura per sexe i edat de la població saguntina. La seua piràmide presenta un perfil típic d'una població estacionària, en la que s'està reduint la natalitat (base estreta del gràfic) i també la mortalitat (cimera, sobretot les dones). Aquesta situació l'han propiciada dues causes interrelacionades: l'impacte de la immigració i l'increment i posterior caiguda de la natalitat. La conseqüència més patent d'aquesta estructura és l'envelliment de la població a mitjà termini, com ens demostra la inversió del gràfic: engrossiment progressiu del terç superior i entallament de la base.



# La immigració

## L'illot industrial

El comportament demogràfic que hem estudiat està motivat per la immigració i el seus efectes en la població portsaguntina. **Les migracions**, els transvassaments de població d'un espai a un altre, són tan antics com la humanitat. Les seues causes són diverses però, en general, els immigrants són atrets per l'oferta d'ocupació d'altres regions.

Des de principis del segle XX, el Camp de Morvedre és una àrea de gran concentració i atractiu demogràfic. Això no l'aconsegueix la Comunitat Valenciana fins als anys 1960-1970, quan s'estén la industrialització. Mentrestant, la siderúrgia saguntina és l'única activitat econòmica capaç de generar un corrent migratori en l'àmbit geogràfic valencià.

Des dels anys 1920-30, amb la implantació de la CSM junt al port de la CMSM, **els capitalistes saguntins** pogueren diversificar les seues inversions. Compatibilitzaren la inversió de les seues rendes en el tradicional monocultiu cítric d'exportació amb certa participació als negocis industrials, quasi sempre monopolitzant els serveis (gestories, agències d'assegurances, subcontrates laborals, transportistes, etc.) que demanava la nova empresa. Aquesta circumstància va mantindre una economia agrària tan pròspera com la indústria, encara que el desenvolupament paral·lel d'ambdues a penes convergirà.

El Port viurà com un autèntic **illot industrial**, mantingut i impulsat quasi en exclusiva pel capital forà, embolcallat en un context agrari. Açò explica, també, el trist final de la siderúrgia: desatesa de tota inversió autòctona, no va ser mai considerada com una acereria valenciana, sinó com subsidiària de les acereries basques.

## Onades immigratòries

En conseqüència, els immigrants que van fundar la ciutat del Port de Sagunt procedeixen, en la seua majoria, de l'àmbit geogràfic extracomarcal i van arribar en **tres onades** successives interrompudes per sengles crisis siderúrgiques que hem estudiat anteriorment: 1915-1930, 1950-1960 i 1970-1975.

En la primera i més llarga de les tres fases immigratòries (1915-1930) destaca la massiva arribada d'immigrants procedents de comarques limítrofes en comparació amb la segona onada (1950-1960), que va ser quasi exclusivament protagonitzada per contingents oriünds de l'exterior de la Comunitat Valenciana.

## Procedència geogràfica dels portsaguntins

En el seu conjunt, la majoria dels immigrants al Port procedeixen de regions vinculades amb la siderúrgia

saguntina: el País Basc (especialment Biscaia), Aragó (Terol), La Manxa (Albacete, Conca i Guadalajara), Múrcia i Andalusia Oriental (Almeria).

A través de l'anàlisi de l'ascendència dels primers nascuts al Port de Sagunt entre 1907 i 1913 es pot demostrar que, durant la primera onada immigratòria, eren majoria els procedents de la província de València, seguits dels de Castelló i Biscaia; en segon lloc estaven els oriünds d'Almeria i Terol i, finalment, els procedents de les províncies limítrofes a totes les anteriors.

En canvi, els bascos que van portar la indústria i són principals responsables de l'atracció immigratòria, constitueixen en la seua majoria mà d'obra molt qualificada (enginyers, delineants, administratius i altres quadres tècnics). El seu establiment al Port de Sagunt pot qualificar-se de **migració organitzada**, ja que van acudir prèviament contractats per l'empresa.

## Caràcters dels immigrants

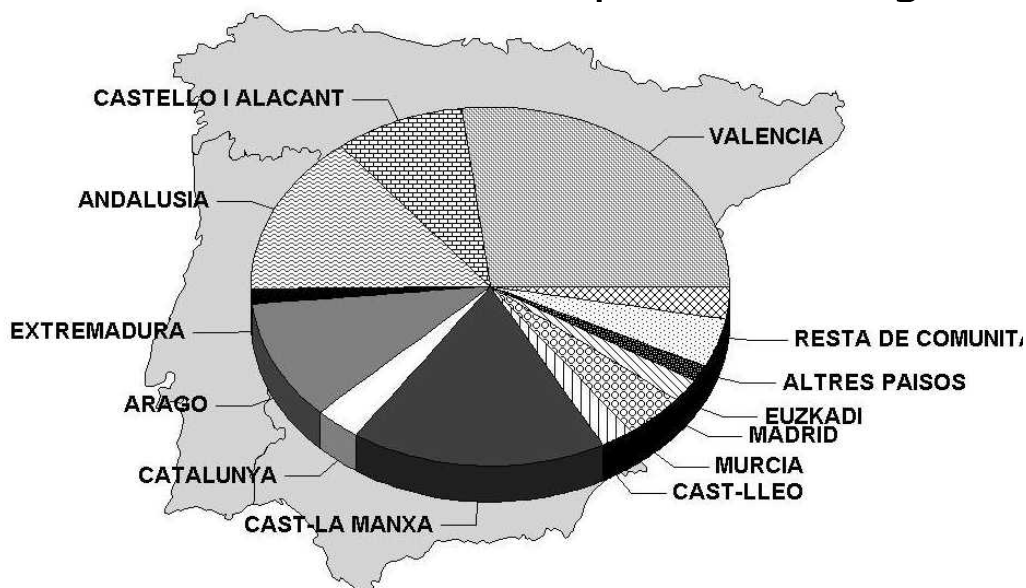
És curiós el fet que, en la majoria dels casos, **els llaços familiars van actuar com a imant**; famílies senceres van vindre des de les seues zones d'origen per a establir-se junts atrets per la seguretat laboral que havia aconseguit algun dels seus membres que va arribar amb anterioritat.

Al Port **van arribar quasi igual nombre de dones que d'hòmens**. Només en els grups d'edat més avançada hi ha majoria d'immigrades sobre immigrants, però això es deu a la mortalitat diferencial, sempre favorable al sexe femení, que gaudeix d'una major esperança de vida.

Els hòmens es van ocupar en la siderúrgia, en el ferrocarril o en la construcció. El sector dels serveis (educació, sanitat, comerç) es va cobrir majoritàriament per les immigrades. Els dedicats a les tasques agràries en exclusiva van ser minoritaris, encara que van alternar i compatibilitzar aquesta activitat amb la industrial, sobretot els que procedien de l'àmbit comarcal. En l'última onada immigratòria (1970-75), la crisi industrial i el creixement de la població portsaguntina va procurar ocupacions en el sector serveis i en la construcció. Aquesta ocupació va ser la preferida també pels **descendants dels primers immigrants** que no van ser absorbits per la siderúrgia.

D'acord, tant amb les ocupacions que van trobar, com amb la seua procedència, els primers immigrants portsaguntins solien tindre un baix nivell d'instrucció i de qualificació professional. Des dels anys 1970, sembla que augmenten els immigrants de major qualificació, però, en tot cas, els contingents sense estudis o poc qualificats, van tardar poc, una vegada emprats, en especialitzar-se i elevar el nivell cultural i socioeconòmic de la seua descendència.

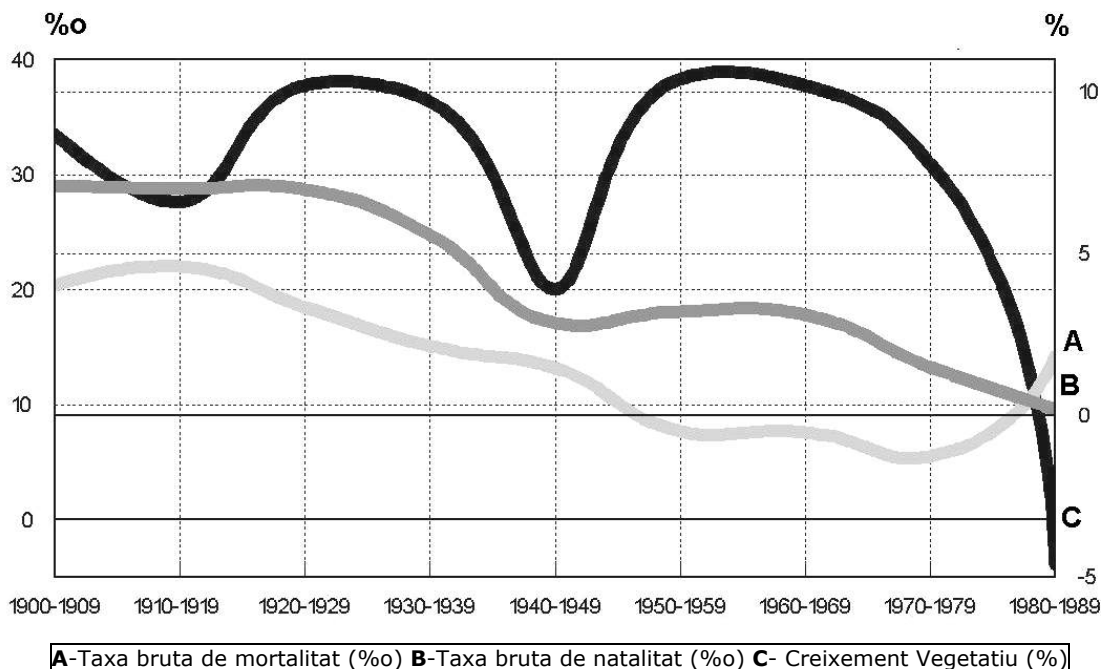
## Llocs de naixement de la població saguntina



Font: E.P. amb dades de l'Ajuntament de Sagunt, 2002.

El ciclograma exposa la procedència dels immigrants residents a Sagunt i Port de Sagunt; observem que, tret de la nostra província, la major part dels saguntins procedeixen de Castella-La Manxa, Andalusia i Aragó.

## Moviment Natural del Camp de Morvedre durant el segle XX



**A**-Taxa bruta de mortalitat (%o) **B**-Taxa bruta de natalitat (%o) **C**- Creixement Vegetatiu (%)

Elaboració pròpia amb els censos corresponents.

El Port de Sagunt és el millor exemple de la Comunitat Valenciana de com la immigració pot incidir en el comportament natalici d'una societat. Al gràfic podem veure com la taxa de natalitat va alentint el seu descens en la primera etapa de la immigració (1920-1930), segueix caient posteriorment per a pujar en la postguerra i, més decididament, des de 1950, amb el segon corrent immigratori. Cap a finals de la dècada de 1970, torna a descendir pel fre de la immigració imposat per la crisi siderúrgica. A més, en ser l'àrea més urbanitzada de la comarca, els comportaments reproductius solen ser antinatalistes, a causa de l'ús de mitjans de contracepció. En 1995 la natalitat del Port era de 7'2 per mil, mentre que en 1986 s'aconseguia el 9'6 per mil; en la dècada de 1960 va ser d'un 17'8 per mil, i a principis del passat segle era del 28'8 per mil. En conclusió, en l'última dècada del segle XX el Port ha tingut un creixement vegetatiu negatiu. Aquest s'explica per l'augment de la mortalitat i el paral·lel descens de la natalitat durant els últims anys.

# Cronologia

- 1900** ● 7 d'agost: Ramon de la Sota i Llano i Eduardo Aznar de la Sota acorden amb Cosme Echevarrieta, propietari de les *mines d' Ojos Negros-Setiles* (Sierra Menera, entre Terol i Guadalajara), l'arrendament d'aquestes pel terme de 60 anys, prorrogables.  
● 3 de setembre: Es construeix legalment la *Companyia Minera de Sierra Menera* (CMSM). Els seus gerents són *Ramon de la Sota i Eduardo Aznar*.  
● 20 d'octubre: es signa el contracte definitiu entre Sota i Aznar i Echevarrieta.
- 1901** ● 16 de març. Queda *decidida la sol·lució al traçat del ferrocarril miner* que partirà de les mines de "Ojos Negros", seguint la vessant dreta del Palància fins a Sagunt.
- 1902** ● 10 de gener. *Les Corts Espanyoles aproven la concessió del ferrocarril Ojos Negros-Sagunt*, sense cap mena de subvenció estatal.  
● 11 d'agost. Reial Ordre que autoritza la construcció d'un *embarcador de mineral a la platja de Sagunt* i l'ocupació de terrenys de la platja amb una longitud de 400 metres a cada costat d'aquest.
- 1903** ● 14 de setembre; presentació d'un projecte de ramal de ferrocarril de 476 metres que uniria la pedrera de Gausa amb el ferrocarril miner d'Ojos Negros.
- 1905** ● Febrer. *Comença a arribar pedra a la platja de Sagunt i la construcció del port*.
- 1907** ● 17 de gener: Salpa de Sagunt el vapor Gorbea-Mendi amb 4.200 tones de mineral de ferro amb destinació a Maryport (Anglaterra); aquest mineral havia estat traslladat pel ferrocarril de la Companyia Central d'Aragó.  
● 14 de juliol: Aplega a Sagunt el *primer tren miner del ferrocarril de la CMSM* amb 15 vagonetes que porten 3.000 tones de mineral.  
● Es planteja la *necessitat de construir vivendes pels treballadors* del port i del ferrocarril.
- 1908** ● Comença a funcionar el taller de "briquetes" (aglomerats de mineral fi) a les mines d' Ojos Negros.
- 1909** ● 26 de març: *S'inaugura l'embarcador a la platja de Sagunt*, amb 515 metres de dic-escullera i 130 de moll.
- 1910** ● Comença a funcionar la *primera planta de fabricació de briquetes al Port de Sagunt*, així com el *taller de nòduls* (sistema complementari d'aglomerats per a tractar el mineral de ferro en pols).
- 1913** ● S'arriba al màxim de producció i exportació de mineral de ferro del període anterior a la Guerra Civil: 987.562 tones.
- 1917** ● Abril: Arriba a Bilbao el projecte del nou establiment siderúrgic que s'instal·larà al Port de Sagunt, realitzat per l'enginyer nordamericà Frank C. Roberts.  
● 23 d'agost: Es constitueix la Societat "Companyia Siderúrgica del Mediterrani" (C.S.M.), amb domicili social a Bilbao i són anomenats gerents Ramón de la Sota i Luís María Aznar. L'objecte social de la CSM és "*construir y explotar en Sagunto un establecimiento siderúrgico para la fabricación y elaboración de hierros y aceros, y las demás operaciones que sean necesarias para el desarrollo de dicho objeto*".
- 1918** ● S'inicia la *construcció de la nova siderúrgia integral al Port de Sagunt* (fonaments de les bateries de coc i del Forn Alt 1; Central de Força ...)
- 1921** ● S'acaba la Central de Força, primera instal·lació de la CSM.
- 1922** ● 7 d'agost: Comença a treballar la Bateria de coc, primera instal·lació productiva de la CSM
- 1923** ● 6 de gener: l'Alt Forn 1, dona la primera colada.
- 1924** ● 31 d'agost: Arranquen els tres Forns Siemens de l'Aceria, comencen a funcionar els trens de laminació: Blooming, Estructural i Comercial.
- 1925** ● Comença a treballar la primera instal·lació d'aglomerat pertanyent a la CSM: una màquina de sinterització de 200 tn al dia de producció.
- 1926** ● 14 de juny: arranca l'Alt Forn núm. 2 i el Tren de Xapa Grossa
- 1928** ● Març: comença a funcionar el 4t Forn Siemens.
- 1929** ● S'assoleix la cota màxima de producció d'acer del període anterior a la Guerra Civil: 181.391 tn.
- 1930** ● Febrer: *Primera gran vaga*, que afecta pràcticament tota la plantilla (més de 4.000 treballadors); La directiva de l'empresa clausura els locals del Sindicat Metal·lúrgic i Siderúrgic.  
● Juliol: *S'atura l'Alt Forn 2. Són acomiadats 450 obrers*.
- 1931** ● S'accentua la protesta obrera pels acomiadaments continuats de treballadors. L'Ajuntament de Sagunt decideix pagar el bitllet a tots els obrers i les seues famílies que vulguen tornar a les seues localitats d'origen.
- 1932** ● Tancament d'instal·lacions, amb les seues seqüeles d'acomiadaments i vagues.  
● 24 d'abril: Són parades la Bateria de Coc i el Forn Alt nº 1  
● S'atura el treball a les mines d'Ojos Negros-Setiles.  
● L'empresa *decideix el tancament total de la fàbrica* per a juliol, acomiadant 1.100 obrers; continuen encara 600 treballadors del taller de caldereria.
- 1933** ● 13 d'octubre: El recolzament del moviment obrer per part de la premsa valenciana, els ajuntaments de València i Sagunt, aconsegueix que el Consell de Ministres acorde proposar la Diputació Permanent de les Corts l'aprovació d'un crèdit extraordinari per adquirir material ferroviari a la CSM.  
● 18-19 d'octubre: La Diputació Permanent de les Corts (després d'un debat en què el diputat per Biscaia, Indalecio Prieto, demanà que part de l'encomanda es fés a Altos Hornos de Vizcaya, que ja havia acomiadat 2.300 obrers) acordà concedir a Sagunt la totalitat de l'ajuda de 10 milions de pessetes per a fabricar 25.000 tones de carrils.
- 1936-1939** (període de la Guerra Civil)  
● 17 d'agost de 1936: Mor a Bilbao als 79 anys Ramón de la Sota y Llano.  
● 19 de juny de 1939: Després de l'entrada de les tropes de Franco a Bilbao el govern de Burgos s'incauta de tots els béns de Ramón de la Sota i a més li posen una multa de 100 milions de pessetes a causa de la seua afiliació i ajut econòmic al Partit Nacionalista Basc.

- La Siderúrgica, que està reduïda als Forns d'Acer (utilitzant càrregues fredes i no ferro líquid) i als trens de laminació, funciona com a Fàbrica núm 15 de la Subsecretaria d'Armament.
- Abril de 1938:** Després d'aplegar a la Mediterrània les tropes franquistes, s'intensifiquen els **bombardejos aeris** sobre les localitats industrials. Les instal·lacions més bombardejades són les del Port de Sagunt (11 atacs aeris van produir danys).
- Juliol de 1938:** Converses entre Aznar, qui ara té la direcció, i Altos Hornos de Vizcaya que pretén absorbir la factoria.
- 1940** •**Reviscola l'activitat de l'aceria** amb dos Forns Martin-Siemens i amb lingot procedent de Bilbao.
- Juliol:** **Acord d'absorció per part de AHV de les 130.000 accions de CSM** a canvi d'una nova emissió de 27.444 accions de AHV amb destí als accionistes de CSM.
- 31 de desembre:** La CSM, propietat d' AHV.
- 1941** •**10 de febrer:** **Es restableix el subministrament de mineral** al Port de Sagunt després de reconstruir-se el ferrocarril.
- 27 de febrer:** **S'encén el Forn Alt núm. 2.**
- 1945** •Es registra el mínim de mineral transportat per ferrocarril de la CMSM en després de la Guerra Civil: 92.944 tn.
- 1948** •**5 de març:** **S'encén el Forn Alt núm. 1.**
- 1949** •Es reanuda l'exportació de mineral a l'estranger (els primers a Anglaterra)
- 1950** •Es posa a funcionar el granulador d'escòria, que abastirà d'escòria granulada la cimentera Ferroland.
- 1954** •Es realitzen les primeres inversions productives de AHV a la factoria del Port de Sagunt: tres noves bateries de coc; s'amplia el parc de carbons; comença la construcció de tres Forns Siemens, dos Forns de Fosa i els nous Tallers Generals.
- 29 de març:** **S'inigura el Alt Forn núm 3.**
- Es superada la producció màxima de 1929 amb 200.532 Tn.
- 1957** •S'assoleix la **cota màxima d'ocupació de la fàbrica** en tota la seua història: 6.272 treballadors.
- 1958** •S'assoleix una producció de 250.000 tones que tardarà 10 anys a superar-se.
- S'inicia l'aplicació del **Pla de Bedaux**, de tècniques de racionalització del treball; el nombre de treballadors comença a baixar, però la productivitat augmenta, ja que les xifres de producció es mantenen.
- El **Pla de Bedaux** i els seus efectes sobre els obrers con-tribueixen al descontent dels treballadors, dins el mar del Pla d'Estabilització a Espanya: es constitueix un moviment de vagues que serà intermitent des d'així moment.
- 1961** •S'aconsegueix el jornal de 3.000 pessetes per a tots els treballadors com a conseqüència d'un moviment que aplega a parilitzar tota la fàbrica. **A partir d'aquest any les vagues seran freqüents.**
- 1965** •La plantilla s'ha reduït en 1.000 obrers en relació els màxims de 1955-57. **U.S. Steel** adquireix un 25% del capital de AHV. Aquesta participació junt amb l'ajut estatal es tradueixen en una sèrie d'inversions que pretenen duplicar la producció d'acer (arriben a les 500.000 tones); és l'anomenat **Pla Sagunt**, que també preveu el desmantellament de les instal·lacions que no permeten tècniques rendibles.
- Reconstrucció de l'Alt Forn núm. 3.
- Per la forta demanda siderúrgica mundial, el govern espanyol manifesta la seua intenció d'impulsar el sector si-derúrgic amb la construcció de la **IV Planta Siderúrgica Integral**.
- 1966** •Esclata una vaga que durarà més de vint dies. El pla d'inversions posa en marxa, entre altres, les següents instal·lacions: màquina de sintetitzar número 4, parc de minerals mecanitzat
- 1969** •El pla d'inversions posa en marxa: aceria LD, sistema d'injecció de fuel-oil als forns alts, forn estructural de 70 Tn. i forn de tren de xapa de 25 Tn. i la fàbrica d'oxigen per al sistema de bufat de la nova aceria L.D.
- 1971** •**21 de juny:** S'acorda per Decret-Llei la instal·lació a Sagunt de "La IV Planta Siderúrgica Integral", projecte que el govern espanyol havia posat en marxa a causa d'unes importants previsions de demanda interior siderúrgica, que després es demostraren errònies.
- 30 d'octubre:** S'adjudica a AHM-SA, constituïda el 10 del mateix mes amb accions majoritàries de AHV, la construcció i explotació de la IV Planta.
- 1970** •La producció supera les 500.000 tones d'acer (exactament 536.000 tones).
- 1972** •**29 de juliol:** després de la publicació del decret per al desmantellament del ferrocarril miner, arriba al Port l'últim tren per la via minera
- 24 d'octubre:** aplega al Port el primer mineral transportat per RENFE com a conseqüència del conveni obligatori CMSM-RENFE.
- 1973** •**20 de febrer:** acomiadats 340 dels 590 obrers de la CMSM.
- 1974** •**13 de juliol:** AHM absorbeix la fàbrica de Sagunt d'AHV. S'assoleix el **màxim històric en la producció d'acer** (675.000 Tm), amb 1.000 treballadors menys que en 1965.
- 1976** •**Juliol:** Comença a funcionar el tren de bandes en fred d'AHM, única fase de la IV Planta que aplega a finalitzar-se a causa de la crisi siderúrgica mundial.
- 1978** AHM es nacionalitzada i s'integra a l'INI.
- 1979** Greus discrepàncies salarials: vagues i manifestacions
- 1981** Fracàs del colp d'Estat (23 de febrer). Signatura dels acords amb el govern sobre el compliment del **Informe Kawasaki**
- 1982** Aclaparadora victòria electoral del PSOE (28 d'Octubre)
- 1983** •**Febrer:**
- Dia 4: El President de AHM, ordena el tancament de l'Alt Forn número 2.
- Dia 8: El Ministre d'Indústria i Energia decideix suspèn-dre aquesta ordre fins que no s'aplegara a un acord global sobre la reestructuració del sector.
- Dia 16: Vaga general a Sagunt, recolzada en tot el Camp de Morvedre.
- Dia 24: Els membres del Comitè d'Empresa de AHM es concentren a Madrid, davant el Ministeri d'Indústria demanant el compliment dels Acords del 81
- Dia 26: Comencen els tancaments de treballadors.
- Dia 28: Treballadors i tota mena de ciutadans saguntins (unes 8000 persones) es manifesten a València.
- Marc**
- Dia 3: El ministre Solchaga clarifica la idea del Govern de tancar algunes instal·lacions siderúrgiques.
- Dia 9: Comença una vaga de treball lent.
- Dia 18: El President de AHM José M. Lucia visita la factoria i es reuneix amb el Comitè d'Empresa. Unes 20.000 persones rodegen l'edifici. Finalment és rescatat per la policia.
- Abril**
- Dia 28: Un miler de dones de Sagunt viatgen a Madrid i aconsegueixen una entrevista amb la senyora Carmen Romero (esposa de Felipe González).
- Juny**

-Dia 8: El govern aprova l'esborrany del projecte de reconversió industrial; serà contestat per CC.OO, UGT i CEOE.

-Dia 14: Uns 7000 treballadors de Sagunt van a Madrid a manifestar-se. Es produeixen càrregues policials. A Sagunt comença una vaga general de 48 hores.

-Dia 21: Vaga general a Sagunt i tall de carreteres; València-Barcelona, València-Terol i la A-7.

-Dia 27: Uns 6.000 saguntins marxen a Madrid i fan soroll de cassoles davant la Moncloa, mentre una delegació de l'Ajuntament s'entrevista amb Felipe González.

●Juliol

-Dia 2: Tall de carreteres i vies fèrries. 27 sindicalistes que s'havien tancat el dia 29 de juny al Palau de la Generalitat són trets per la policia.

-Dia 5: Nova vaga de 48 hores a Sagunt. Manifestació a València.

-Dia 6: Manifestació dels saguntins a Madrid recolzats per 20.000 treballadors madrilenys. Aquest dia s'aprova el Decret de reconversió industrial que condemna AHM.

-Dia 14: Vaga general i manifestació a València de més de 35.000 persones.

-Dia 26: Comença la recollida de signatures per garantir el futur de AHM (presentar al Parlament una iniciativa popular contra el decret).

●Setembre

-Dia 9: S'anuncia el tancament del tren estructural.

-Dia 14: Els treballadors en assemblea decideixen posar en marxa el tren estructural.

-Dia 21: L'empresa recolzada per l'INI decideix acomiadar 80 treballadors per no obeir. Reunió Comitè d'empresa-Bru (Conseller d'Indústria) que promet pressionar Madrid per a no fer efectives les sancions.

-Dia 22: Readmissió dels 80 treballadors. S'arriba a les 510.000 signatures recollides.

-Dia 28: El Consell de Ministres aprova per a Sagunt una zona de preferent localització industrial. Es reitera la desmantel·lació de la capçalera a Sagunt.

●Octubre

-Dia 12: L'INI respon l'informe presentat pels tècnics de AHM dient que l'aceria saguntina mai no seria rendible.

-Dia 18: Manifestació contra el tancament a València organitzada per CC.OO.

-Dia 27: El ple del Consell valencià sol·licita al govern central que es paralitze el tancament de la capçalera mentre no hi haja suficients llocs de treball alternatius.

●Novembre

-Dia 3: Manifestació a Madrid; es lliuren 670.000 signatures al Congrés contra la desmantel·lació.

●Desembre

-Dia 6: Les dones saguntines comencen una campanya de sensibilització a València.

-Dia 15: Solchaga anuncia el tancament del Forn Alt núm 2 i l'expedient de regulació d'ocupació a partir del 21 de desembre.

-Dia 23: Aprovats 13 projectes d'instal·lació d'indústries a Sagunt, que suposen la creació de 282 llocs de treball.

-Dia 27: Incidents importants al Port de Sagunt; un obrer ferit de bala i diversos contusionats, a més 28 policies foren ferits i tres cotxes policials incendiats.

-Dia 29: Jornada de protesta contra l'actuació policial (demanen la dimissió de Barrionuevo i Burriel). Els saguntins es tanquen a les seues cases; cassolada i concentració. L'expedient de regulació d'ocupació arriba a Sagunt.

**1984** ●Gener

-Dia 2: Els regidors de l'Ajuntament de Sagunt es tanquen en solidaritat amb els obrers d'AHM.

-Dia 4: Lerma rep una representació de l'Ajuntament i acorda demanar al Govern que ajorne l'expedient de regulació d'ocupació.

-Dia 12: Paros a Asturies recolzant AHM.

-Dia 27: Dimissió de 17 regidors, entre ells el batle

●Febrer

-Dia 2: Vaga de 24 hores al Camp de Morvedre. Mani-festació a València.

-Dia 9: Vaga en AHM. Manifestació a Madrid on es produeixen enfrontaments amb la policia, es produeixen ferits. Al dia següent, vaga de 24 hores a Sagunt en protesta per l'actuació policial. Concentració a València.

-Dia 17: Joves saguntins colapsen les carreteres.

-Dia 20: La Direcció General d'Ocupació dona llum verda a l'expedient de regulació d'ocupació que afecta 155 treballadors de AHM. S'ordena el tancament del Forn Alt número 2. L'assemblea de treballadors decideix ignorar l'ordre.

●Marc

-Dia 1: Els 155 acomiadats no entren a treballar, però el Forn número 2 encara funciona.

-Dia 2: El cap de personal de AHM és retingut durant 6 hores pels treballadors. L'INI, coaccionat, accepta la tornada dels 155 acomiadats.

-Dia 3: L'INI declara nul·les les concessions fetes per haver hagut coaccions.

-Dia 5: El comitè d'empresa ofereix negociar i buscar eixides al conflicte.

-Dia 20: José María Lucía llança un ultimàtum per tancar el Forn Alt núm. 2.

-Dia 23: Arriben cartes d'acomiadaments fins aplegar als 230. L'assemblea ofereix complir les ordres de l'empresa a canvi de readmetre els acomiadats.

-Dia 27: Acatades les ordres, Lucía rep el comitè de AHM i alça els 230 acomiadats.

-Dia 28: Lucía és cessat com a president de AHM per haver readmés els 230 treballadors permetent que el Forn Alt núm. 2 estiguera en "banking".

-Dia 30: Julián García Valverde, vicepresident de l'INI, substitueix Lucía en les conversacions.

●Abril

-Dia 4: Preacord entre INI, direcció i comitè d'empresa d'AHM, intervenen CC.OO i UGT. Es contempla el tancament de la capçalera el proper 1 d'octubre. L'INI es comprometia a crear 2100 llocs de treball a la zona fins a 1987. Per a ser vàlid ha de ser signat pels treballadors.

-Dia 10: Els treballadors d'AHM ratifiquen en referèndum el preacord.

●Octubre

El dia 1 és apagat definitivament el alt forn nº 2 i els excenets de plantilla ocupen altres llocs.

**1985 El Fons de Promoció d'Empleo (FPE)** procedeix a classificar els excedents de la siderúrgia: els majors de 55 anys seràn prejubilats.

**1986 La capçalera d'AHM, demantellada** per complet. El FPE recoloca a quasi el 30 % dels excedents. El 29 de desembre **RENFE paralitza el transport de mineral de ferro des d'Ojos Negros**. Perduts els seus clients principals (AHM i ENSIDESA), **tanca la CMSM**.

**1990** Les pensions del prejubilats comencen amb normalitat.

**1994** Deu anys després del tancament, el Camp de Morvedre és la comarca amb més aturats.

**1995** Comença la construcció d'un parc industrial als antics terrenys de la capçalera siderúrgica.

**1996** El port autònom de València comença a gestionar el moll amb fortes inversions.

**1998** SIDMED realitza importants inversions de modernització.

**2000** El segle acaba amb un Port envellit, nostàlgic del seu esplendorós passat, que comença a reviscolar.

## Documents

### DOCUMENT 1.

### QUI VA SER SIR RAMÓN DE LA SOTA?



**Ramón de la Sota y Llano** va nèixer a *Castro Urdiales (Santander)* en 1857 i morí el 1936. Va començar la seua activitat empresarial en la mineria, a la que ja es dedicava el seu pare, i poc després als transports marítims associat amb el seu cosí Eduardo Aznar de la Sota (des de 1881). Els importants beneficis d'aquestes primeres activitats, li van permetre crear nombroses empreses relacionades amb els transports navals (*Astillers Euskalduna, Remolcadors Ibaizabal*), els ferrocarrils (*Compañia del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián*), la siderúrgia (*Siderúrgica del Mediterráneo*), les assegurances (*Seguros la Polar*) o la banca (*Banco de Comercio, Banco de Bilbao, Banco de Vizcaya*), entre altres. Pel seu comportament durant la I Guerra Mundial, en la qual els seus vaixells no cessaren d'ajudar a Anglaterra (cosa que li comportà la pèrdua per torpediment o altres causes de vint vaixells amb unes 50.000 tones de registre brut), el rei **Jordi V** de Gran Bretanya li concedí el **títol de Sir**, cavaller de l'ordre de l'Imperi Britànic.

Algunes de les decisions més importants que **Ramón de la Sota** va prendre com a empresari determinaren el naixement de l'actual ciutat del **Port de Sagunt**. Ramón de la Sota va triar la costa de Sagunt per realitzar les seues majors inversions: el port d'embarcament de mineral de ferro i els tallers d'aglomeració de la "*Compañia Minera de Sierra Menera*" (C.M.S.M.), i el gran complex fabril de la "*Compañia Siderúrgica del Mediterráneo*" (C.S.M.). Tanmateix, malgrat el seu mèrit indiscutible com empresari i com a promotor d'una nova població, Ramón de la Sota és un personatge pràcticament **oblidat i desconegut**, especialment a Sagunt. Els **motius d'aquest oblit** són polítics. Ramón de la Sota fou una personalitat molt destacada de la societat vasca, per la seua activitat política com impulsor del Partit Nacionalista Basc i diputat provincial i parlamentari, i per un gran nombre d'activitats de promoció de la cultura basca. Quan va finalitzar la Guerra Civil, tres anys després de la seua mort, fou jutjat pel "Tribunal de Responsabilidades Políticas" i condemnat al pagament d'una multa de cent milions de pessetes, que ocasionà la incautació quasi total de les empreses i propietats que li van pertànyer. Les represalies varen afectar directament als seus hereus, qui foren desposseïts dels seus càrrecs en les societats de la família. Així, es va decretar l'obligat oblit de la seua memòria: els nous propietaris de les seues dues grans empreses, la C.M.S.M. i la C.S.M., hi esborraren el seu nom i mai no hagué el menor record per a aquell que podem nomenar fundador del modern Port de Sagunt.

REELABORAT DE: MARTIN, J. (1990) I GIRONA, M. (1989).

### DOCUMENT 2.

### QUÈ ÉS UNA FACTORY-TOWN?

*"L'origen d'aquestes noves ciutats industrials és degut, en la seua majoria, a decisions preses per empreses privades que pretenen explotar recursos naturals o instal·lar, per proximitat als mateixos o facilitats per a la seua transformació o transport, manufactures que, per situar-se en llocs llunyans de nuclis prèviament poblats, promouen de manera més o menys directa la constitució de nous assentaments en les proximitats de les mateixes destinades a albergar les forces de treball necessàries. En el segle XIX les empreses privades varen crear nombrosos poblats industrials. En principi foren els jaciments de matèries primeres de diversos tipus les quals provocaren les "ciutats-carbó" angleses o del nord de la Península. Posteriorment, determinats tipus d'indústries com les siderometal·lúrgiques, petroquímiques o de maquinària pesada, foren les que varen ocasionar el major nombre de nous assentaments urbans. I en tots els casos, una característica comuna que determina el seu futur és el caràcter extern del factor que intervé repentinament, creant una realitat aliena a la dinàmica de l'economia d'aquests territoris sota els que s'assenta. Port de Sagunt és un cas típic de nova ciutat industrial sorgida a partir de la construcció d'unes instal·lacions portuàries per al transport i pretransformat de mineral de ferro i posterior implantació d'una factoria siderúrgica."*

MARTÍN, J. (1990), *Urbanismo y Arquitectura Industrial en Puerto de Sagunto*, Caixa-Sagunt, pp. 33-34.

**DOCUMENT 3. EL FERROCARRIL DE LA CMSM, ORIGEN DEL PORT DE SAGUNT**

“Moltes vegades ens hem preguntat quins pogueren haver estat els mòbils que induïren a la Companyia Minera de Sierra Menera a construir un ferrocarril d'Ojos Negros a Sagunt i un port, obres costosíssimes sempre, podent haver obtingut idèntics fins per procediments molt més econòmics i de menors complicacions. En primer lloc, es va poder pensar de portar el mineral a Bilbao en compte de portar-lo a Sagunt. Aquesta solució exigia un traçat bastant més llarg del ferrocarril, però en canvi estalviava la construcció d'un port. D'altra banda, el port de Bilbao molt més prop dels d'Anglaterra i Alemanya haguera estalviat als vaixells encarregats del transport molts milers de milles de navegació per viatge en evitar voltar la Península, economitzant temps i grans quantitats de combustible. A primera vista, portar el mineral a Bilbao, sent els senyors Sota i Aznar bilbains, pareix la solució més lògica. Una altra, no tan lògica, però molt més econòmica, embarcar el mineral en el port de València, utilitzant el ferrocarril del Central d'Aragó. Realitzat així, hagueren estalviat la construcció del port i del ferrocarril. Doncs bé, obrant aparentment contra tota lògica, En Ramón de la Sota, factotum de la Companyia, pot ser amb una visió certera del futur, va elegir la fórmula més esgavellada en apariència; però sols en apariència, com el temps s'encarregà de donar-li la raó. La utilització dels ports de Bilbao o València haguera hipotecat la independència de la Companyia. Els vaixells de la naviera Sota i Aznar hagueren estat supeditats a les conveniències del servei de dits ports, sobrecarregats de treball la major part de l'any.

D'altra banda, el caràcter independent d'En Ramón, s'avenia molt mal amb el fet de veure's supeditat a ordres i exigències de certes autoritats oficials, que no sempre hagueren actuat d'acord amb els interessos de la Companyia. Ell necessitava un port i un ferrocarril propis, on sols imperara la seua voluntat i on tot se supeditara a les necessitats de les companyies minera i naviera, les dues controlades per ell.

La utilització del ferrocarril Central d'Aragó ofería inconvenients molt seriosos. El més greu de tots era el fet que l'arrastre de mineral estiguera sempre subordinat als serveis públics de viatgers i mercaderies a què havia d'atendre amb preferència la Companyia del Central d'Aragó. Cal tenir en compte que pel ferrocarril miner d'Ojos Negros-Port de Sagunt ha hagut temporades que han baixat fins a nou trens diaris de mineral. Com haguera pogut atendre un trànsit tan intens la Companyia del Central d'Aragó sense desatendre el seu propi servei?

La idea d'embarcar el mineral pel port de Bilbao no pogué albergar-se mai en el cap dels senyors Sota i Aznar, ja que aquests tenien necessitat que el mineral s'embarcara per un port del Mediterrani. Qualsevol altra solució no podia interessar-los, ja que el principal objecte per ells perseguit era senzillament facilitar el nòtil de tornada als vaixells de transport de carbó d'Anglaterra a Itàlia, servei que estigueren prestant eixos vaixells durant molts anys. En tornar d'Itàlia, venien a Sagunt a carregar mineral per a Alemanya, assegurant-se així càrrega segura. Si a Sagunt, per qualsevol circumstància, no podia carregar anaven a Agua Amarga (Almeria), on la mateixa companyia explotava altres mines.”

Dades facilitades en 1951 per EN BERNARDO ORMAECHEA (que fou cap de personal de l'embarcador de la CMSM) a EN MANUEL VEGA Riset, un dels primers mestres al Port de Sagunt. TRADUCCIÓ DELS AUTORS

**DOCUMENT 4. MINES I FERROCARRIL DE OJOS NEGROS**

**FERROCARRIL DE LA C.M.S.M. (1907 - 1972)**

- TRAÇAT: 204,158 Qm.
- ESTACIONS: 18.
- VIADUCTES: els 26 més importants totalitzen 1628,78 m; 14 tenen altures entre 9 i 48 m; 3 superen els 100 m de longitud.
- TÚNELS: 18, amb un total de 2998,5 m; els 5 majors tenen 400, 360, 317, 315 i 200 m de longitud respectivament.
- LOCOMOTORES: 22 de vapor de 100-118 T de pes en servei; 5 de tracció dièsel de 1200 cavalls de potència.

**ALTRES POSSIBILITATS DE TRAÇAT**

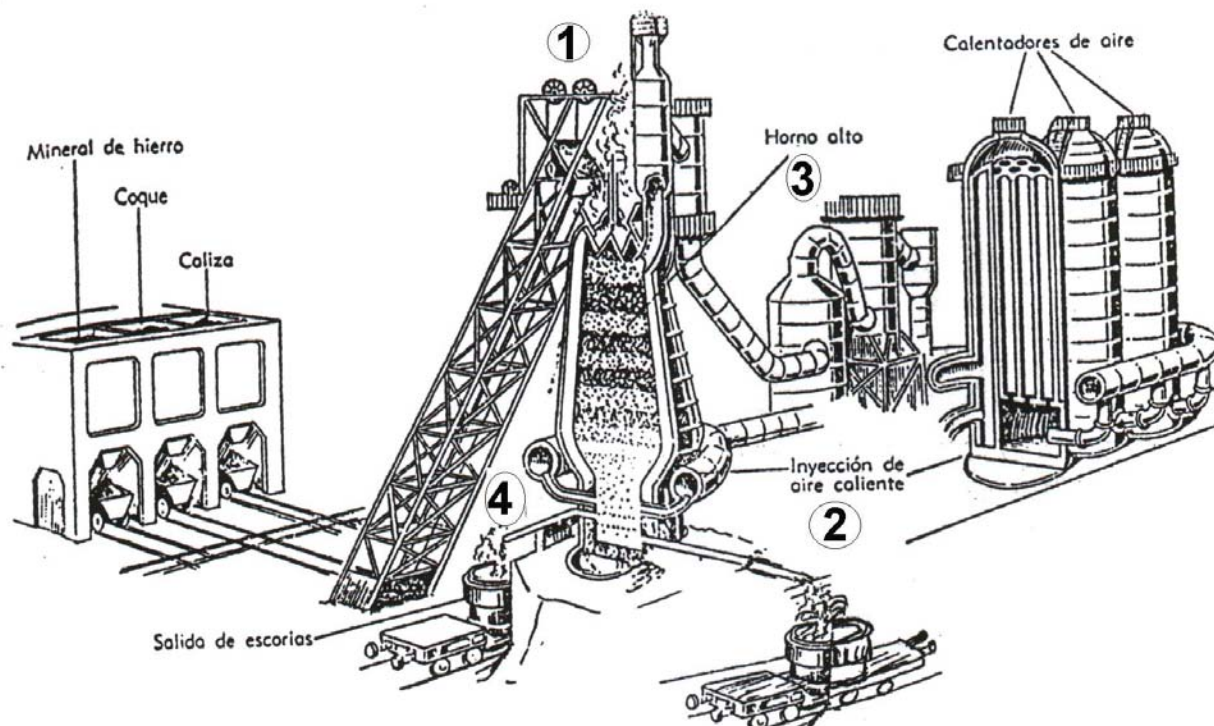
- Ojos Negros-Utrillas (3)-Vinaròs (4)
- Ojos Negros-València (via Túria)
- Ojos Negros-Borriana (2) (via Millars)
- Ojos Negros-Castelló (1) (via Millars)



Elaboració Pròpia.

**DOCUMENT 5.**

**MODE DE PRODUCCIÓ DE LA SIDERURGIA**



Font: Llibre de Tecnologia Industrial FPII (1978)

En el dibuix, podem observar el procés industrial d'obtenció del ferro. El coque (carbó resultant de la combustió incompleta o de la destil·lació de la hulla), la pedra calcària i el mineral de ferro entren en el **for** **alt** per la **boca de càrrega (1)** i es col·loquen en capes. La combustió del coque es produïx en l'interior del forn a causa de la injecció d'aire calent efectuada per les **toveres (2)**. Al final de la reacció química que es produïx en el **gresol** del forn alt i a causa dels gasos formats, se separa el ferro que conté la pedra mineral. La pedra calcària es combina amb les impureses del mineral i forma les escòries. Una incisió en el fons del forn (**el sagnat, 4**) permet l'eixida del mineral fos, l'arrabio, per a ser modelat com a ferro de foneria (ferro colat) o per a ser transformat en acer.

El procés de transformació del ferro colat en acer es fa en l'anomenat **convertidor Bessemer**, recipient on es deposita el ferro colat i se l'injecta aire a pressió que oxida les impureses del ferro, fent-les desaparèixer.

Finalment, se li afeg un aliatge (mescla de minerals d'alt contingut en carboni). L'acer així obtingut es refreda per a ser **laminat** i transformat en altres productes. Estos productes poden ser de dos tipus: **plans i llargs**, segons el seu perfil de laminació. Els productes llargs són els que tenen un perfil redó (fil d'aramàs per a la construcció) o en forma de carril (bigues, vies fèrries) o bé es tracta de làmines més o menys grans de xapa grossa. Per a cada u d'estos productes d'acer hi ha un **tren de laminació** diferent. El tren de laminació en fred s'encarrega dels productes plans. Es tracta de bobines de xapa molt fina (de pocs mil·límetres de gruix), empleada en la fabricació de carrosseries de vehicles i en electrodomèstics. Les bobines se desenrollen per a ser submergida tota la superfície de la xapa que conté en diferents solucions electroquímiques o banys. Així, en combinació amb els corròns de pressió per què se li fa passar a la xapa, es poden obtenir productes galvanitzats, llanda, etc.



## Activitats

- 1.- És Sagunt una factory-town? I Port de Sagunt? Exposeu les raons.
- 2.- Quin és l'origen de Port de Sagunt? Feu un resum d'un full com a màxim.
- 3.- Feu un eix cronològic representant el temps transcorregut des de la instal·lació de la siderúrgia a Sagunt fins hui, assenyalant en diferents colors els fets més importants i les etapes principals.
- 4.- Feu un esquema tipus mapa conceptual per a il·lustrar el mode de producció d'una siderúrgia integral, des de l'obtenció de l'arrabio i l'hacer fins la producció dels laminats plans i llargs. Investigue les reaccions químiques dins d'un alt forn i fiqueu-les per escrit.
- 5.- Quins tipus de raons portaren a Sota i a Aznar a ampliar els seus negocis constituint la Companyia Minera de Serra Menera i, un poc més endavant, la Companyia Siderúrgica del Mediterrani?
- 6.- Pregunteu als vostres avis com era Port de Sagunt durant la seua infantesa. Completeu aquests records amb la informació dels documents anteriors. Finalment, elaboreu un informe amb el títol "**Port de Sagunt en el temps dels meus avis**".
- 7.- **Activitat de plàstica** consistent en el disseny d'un prototipus de monument commemoratiu de l'activitat siderúrgica a partir de la utilització, com a elements modulars, d'algunes deixalles materials de la siderúrgica saguntina, vestigis que es trobaven junt al Magatzem d'Efectes i Recanvis de l'antiga factoria. Es tracta de lingots i laminats, que seran reproduïts a escala 1:100 en fusta, cartolina o material sintètic.

Lingots de dos tipus:

- Lingot de tipus petaca (secció rectangular), de 179 x 100 x 38 cms (llarg/ample/alt).
- Lingot de tipus toxtó (secció quadrada), de 215 x 65 x 65 cms (llarg/ample/alt).

Laminats grosos (slabs):

- Slab de 400 x 86 x 20 cms.
- Slab de 560 x 100 x 10 cms.
- Slab de 586 x 81 x 20 cms.



# Bibliografia

## 1.- Monografies

- AHM, SA (Información de Seguridad). **Historial de Accidentes de Trabajo**. Tabernes Blanques, 1977.
- AHV, SA (División de Formación), **Proceso esquematizado de Hornos de Cok**. Sagunt, 1967.
- AHV, SA (División de Formación), **Proceso esquematizado de Horno Alto**. Sagunt, 1967.
- AHV, SA (División de Formación), **Proceso esquematizado de Acería Martin Siemens**. Sagunt, 1967.
- AHV, SA (División de Formación), **Proceso esquematizado de Laminación**. Sagunt, 1967.
- ALBADALEJO, G. et al., **Geografía**, I. El medio físico y los recursos naturales, Ed. Enseñanza/Crítica, Textos, Barcelona 1987.
- ALBENTOSA, L. et al., "*Estructura y política siderúrgica*", **Revista de l'ICE**, noviembre 1982, Págs. 75-84.
- ARANGUREN, J., **El ferrocarril minero de Sierra Menera**, Ediciones Aldaba, 1998.
- ARENAS, F., "*Siderurgia: la reconversión necesaria*", **Revista de Economía Industrial**, núm 232 (1983), Págs 119-130.
- CAJA DE AHORROS DE VALENCIA, **Informaciones 78**, Edicions de la Caja de Ahorros de Vaencia, Godella, 1978.
- CHABRET FRAGA, A., **Sagunto: su historia y sus monumentos**. Caixa Sagunt. Sagunt, 1988.
- CIVERA, M - SENTO, "**Historieta del Camp de Morvedre**". Caixa Sagunt. Sagunt, 1991.
- CONTRAST (Costa - Ortiz - Prats), **Indústria i Territori: la siderúrgia i el Port de Sagunt**, U.D. inèd., Cons. Educ., 1994.
- CONTRAST (Costa - Ortiz - Prats), **Itinerari arqueològic-industrial de Port de Sagunt**, Cep de Sagunt, 1995.
- CONTRAST (Costa - Ortiz - Prats), **Itinerari històric-artístic del Camp de Morvedre**, Cefire de Sagunt, 1997
- CUADAU MARCO, L.- **Entre humos y hierros**, Martínez Imp., 1997.
- CUADAU MARCO, L.- **Calle Laminación**, Martínez Imp., 1998.
- ESCUADERO, A. **La Revolución Industrial**, Anaya, Madrid 1990.
- FERRODISA SA, "**Transformación de productos siderúrgicos planos**" (publicitat).
- GACHELÍN, CH. **La localisation des industries**, P.U.F, París, 1977.
- GEORGE, P. **Geografía Económica**, Ariel, Barcelona 1977.
- GIRONA RUBIO, M., "*Ramón de la Sota i el Port de Sagunt*", **Braçal**, Revista del C.E.C.M., núm 1 (1989) Págs. 79-92.
- GIRONA RUBIO, M., **Minería y siderurgia en Sagunto**, I.V.E.I., València 1989.
- GRUPO MUR VITER, "**Sagunto y su entorno**". Libro del Ciclo Medio de EGB. Caja de Ahorros y Socorros de Sagunto. Sagunt, 1983.
- IVIS, **Estructura social de la comarca "El Camp de Morvedre"**, C.A.S.S., 1982 (2 vols)
- JUDET, P. ; "*La industria siderúrgica: perspectivas para los años 80*", **Revista de Economía Industrial**, núm 203 (1980), Págs 63-73
- LACOSTE, I. -GHIRARDI, R., **Geografía general física y humana**, Oikos-Tau, Barcelona 1983.
- LÓPEZ GÓMEZ, A. **Geografía de les terres valencianes**, Papers bàsics 3i 4, Dep. de Geografia de la Univ. de València, València 1977.
- LLUECA ÚBEDA, E.- **Los intentos segregacionistas del Puerto de Sagunto (1926-1996)**, Ed. Prop., 1996.
- MARTÍN MARTÍNEZ, J., **Urbanismo y arquitectura industrial en Puerto de Sagunto**, Caja-Sagunto, Sagunt 1990.
- MARTÍN MARTÍNEZ, J., "*El proyecto de ciudad lineal entre Sagunto y Puerto (1924-29)*", en **Braçal**, núm 2, 1990. Pàg 25-43.
- MARTÍNEZ GIL, A., **Desde el campanil y otros escritos**, "El Económico", Sagunt 1995.
- MÉNDEZ, R. "*Los espacios industriales*", en **Geografía Humana**, AA. VV., Cátedra, Madrid, 1988.
- MÉNDEZ, R. - MOLINERO, M.: **Espacios y sociedades**, Ariel, Barcelona 1990.
- OLMOS MINGUET, M., **Breve historia de la siderurgia saguntina: la batalla de AHM**, Fernando Torres Editor, València, 1985.
- ORTIZ LÓPEZ, A., "*Los desequilibrios espaciales en el Camp de Morvedre*", **Braçal**, núm 5, 1992. Pàg 39-53.
- ORTIZ LÓPEZ, A. -MARTÍNEZ MARTÍNEZ, J.D., "*Los primeros nacidos en el Port de Sagunt*", **Braçal**, núm. 9, 1994, Pàg. 53-93.
- ORTIZ LÓPEZ, A. - PRATS ESCRICHE, JM, "El Puerto: crónica de un siglo", Martínez Imperesores, 2002.
- PÉREZ PUCHAL, P.- **El paisaje agrario del Bajo Palancia**, Dip. Prov. De València, València, 1968.
- PÉREZ PUCHAL, P.- **Estudio demográfico del Bajo Palancia**, en **Estudios Geográficos**, nº 102, [5-51], CSIC, Madrid, febrero 1966.
- ROSSELLÓ VERGER, V.Mº., **Geografía del País Valencià**, Edicions Afons el Magnànim, Generalitat Valenciana, València, 1995.
- SIDMED SA (Grupo ENSIDESA, INI), "**Proceso de laminación en frío**" (publicitat). Port de Sagunt.
- SARASOLA, A., **Minas y ferrocarril Ojos Negros-Sagunto Siderurgia integral. Testimonio en la dirección de una empresa 1947-1967**, Alba Editorial, Barcelona, 1999.
- VV.AA., **El conflicte siderúrgic a Sagunt (1933) segons la premsa**, Diputació de València, s.d.
- VV.AA., **Revista Generalitat**, núm. 3, juny de 1963, Diputació de València (monogràfic sobre el partit judicial de Sagunt).
- VV.AA. **Colegio Ntra Sra de Begoña Puerto de Sagunto, 50 años de historia (1947-97)**, Claustro de Profesores del citado colegio, Puerto de Sagunto, 1998.
- VV.AA., **El estado del mundo 1994 - 1999**. (5 vol.), Akal. Madrid, 1994.
- VV.AA., **Reconversión y revolución**, Ed. ¿?, València, 1999.
- VILA VICENTE, J. -GIRONA I RUBIO, M., **Arqueología industrial en Puerto de Sagunto** I.V.E.I., València 1990.

## 2.- Diaris i revistes

- "ABC", Doble diario de la guerra civil 1936-1939. Prensa española, Madrid 1980, números: 51, 54, 72.
- "EL ECONÓMICO", 4 de gener de 1993, pàg. 12, "El Port de Sagunt: història viva". Col.lectiu Maror.
- "EL ECONÓMICO", 20 de gener de 1993, pàg. 18, "Los inmigrantes de Albacete en el Puerto de Sagunto". Antonio Ortiz López.
- "EL ECONÓMICO", 5 de març de 1993, pàg. 20, "Sagunto hace cien años", Col.lectiu Maror.
- "EL ECONÓMICO", 20 de juliol de 1993, pàg. 22, "El Port de Sagunt: història viva (II)", Col.lectiu Maror.
- "EL ECONÓMICO", 5 d'agost de 1993, pàg. 22, "El Port de Sagunt: història viva (III)", Col.lectiu Maror.
- "EL ECONÓMICO", 20 de setembre de 1993, pàg. 22, "El Port de Sagunt: història viva (IV)", Col.lectiu Maror.
- "EL ECONÓMICO", 6 de març de 1995, pàg. 8, "El pasado enero se registraron en Sagunto 5966 parados".
- "EL ECONÓMICO", 20 d'abril de 1995, pàg. 2, "AHM", José Manuel Rambla Moya.

"EL GARBÍ", març de 1995, pàg. 17, "Ingruinsa: un parque pionero se eleva en los antiguos terrenos de Altos Hornos del Mediterráneo".  
 "EL GARBÍ", març de 1995, pàg. 12-13, "La Generalitat construirà un complejo industrial, y agrícola y social, junto a la central térmica de gas".  
 "LEVANTE", 3 d'octubre de 1994, pàg. 24, "La variante de Sagunto es la prioridad del II Plan de Carreteras en El Camp de Morvedre. Paco Durà.  
 "LEVANTE", 11 de febrer de 1995, pàg. 23, "Hacienda pretende que los 8 millones de metros cuadrados de suelo industrial de Sagunto lo ocupen grandes empresas". M. Laguna.  
 "LEVANTE", 12 de febrer de 1995, pàg. 38, "Cultura desbloquea la restauración del Alto Horno de Sagunto". Mònica Rivas.  
 "LEVANTE", 4 d'abril de 1995, pàg. 34, "El abandono propicia la pérdida de parte del patrimonio de AHM". Gonzalo Montiel.  
 "EL TEMPS", any 1, núm. 8, del 16 al 22 de juliol de 1984, pàgs. 22-23. "No sols plans...". Angel Sánchez.  
 "EL TEMPS", any 1, núm. 14, del 24 al 30 de setembre de 1984, pàg. 15. "Sagunt, el sonriure de Mateu de Ros". Manuel Muñoz.  
 "EL TEMPS", any 1, núm. 22, del 19 al 25 de novembre de 1984, pàgs. 32-33. "El camp de Morvedre: un bon projecte". Adolf Beltrán.  
 "EL TEMPS", any 2, núm. 4, del 25 al 31 de març de 1985, pàgs. 11-16. "Sagunt: la mentida de la nova indústria". Ismael López.

### 3.- Documents gràfics

- "Sagunto: documental argumentada" (1942, J.Oráza), CIFESA.
- "Sagunt: Imatges de la nostra memòria" (1991, PSPV-PSOE),
- "El Port de Sagunt: L'última factory town" (1991, Fulles Grogues) Canal 9 (TVV).
- "La Gerència" (1995) - Grup Ecologista Agró del Camp de Morvedre.
- "La lucha de AHM" (1995) - CC.OO.- Camp de Morvedre.
- "Sagunto, un paseo histórico", Artis, 2000.
- "Puerto de Sagunto, tiempos modernos (1905-1936)", Del Pez, 1999.