

Salida de campo: Aeropuerto de Castellón y Patrimonio histórico industrial del Puerto de Sagunto

Aeropuerto de Castellón:

El aeropuerto de Castellón es una infraestructura estratégica tanto para la propia ciudad como para la provincia y su entorno más inmediato, a pesar de las polémicas que lo han acompañado desde incluso antes de su construcción. Los antecedentes históricos podrían remontarse al menos hasta el año 1984, cuando un afamado aviador local solicita en el Senado se erija uno. Posteriormente, en el año 1998 tiene lugar el acto de presentación de la maqueta del futuro aeropuerto, pero no será hasta el año 2004 (22 de enero) cuando se deposite la primera piedra del mismo. Este acontecimiento supone el inicio de la construcción del aeropuerto, aprobándose en 2006 el necesario Plan Director del Aeropuerto, culminando en 2011 con su inauguración, ciertamente controvertida, pues carecía de las autorizaciones necesarias. Esta documentación se vendría resolviendo en los siguientes años, para entrar en funcionamiento en 2015 (15 de septiembre), con el cambio de gobierno en la Generalidad Valenciana. Todo este proceso se vivió con cierta incertidumbre por los valencianos, debido a la gran inversión dedicada para la infraestructura. Mientras que la Diputación de Castellón solo afrontó 60.000€, lo necesario para constituir la empresa Aerocas, gestora del aeropuerto; la deuda total ascendió a 250 millones de €, buena parte de la cual constituye la indemnización a la empresa SNC Navalin, que se ha ido reduciendo considerablemente con el transcurso de los años.



Figura 1. Instalaciones del Aeropuerto de Castellón. Fuente: www.aerocas.com

La nueva dirección, precisamente ha sido la encargada de dar un lavado de cara a la infraestructura cara a la ciudadanía en general, basándose en cambios en el Consejo de Administración, incluyendo en él a miembros de las alcaldías de los municipios cercanos, expertos de la UJI, o representantes de las consejerías autonómicas relacionadas; así como procurar solventar las desavenencias derivadas de las relaciones de Aerocas con el entorno y sociedad próxima, como la revalorización de los terrenos expropiados, que generaba naturalmente recelos desde los propietarios. En definitiva, la normalización de la gestión del mismo.

Actualmente, el aeropuerto cuenta con un volumen de 140.000 pasajeros (2017) y con dos horarios diferentes: el de invierno con destino a Londres y el de veranos, a Sofía y Bucarest, habiendo sido estos los planteados ante el contingente poblacional rumano y búlgaro de la provincia, así como para la atracción del turismo de dichas naciones. Este fue el fin con el que se construyó el aeropuerto: constituir la puerta de entrada y salida

para el turismo de la costa castellonense. Asimismo, las proyecciones de futuro son realmente optimistas, con unas previsiones de 500.000 pasajeros hasta un máximo de 1.000.000 al año, alcanzable a medio plazo (8-12 años), una vez superada la crisis en que se ha visto el mismo por la elevada deuda; así como la ampliación de los destinos a las ciudades de Madrid y Colonia, a corto plazo.

Como se ha dicho, esta es una infraestructura de carácter estratégico, dada la situación privilegiada en que se localiza, a nivel local y regional. Su área de influencia se extiende más allá de los límites provinciales establecidos, viéndose con interés la interacción con la zona norte del área metropolitana de Valencia, cuyos habitantes prefieren desplazarse al citado frente al Aeropuerto de Manises. Quizá el mayor papel que pueda desempeñar para la economía de la zona sea la recepción de turistas de otras regiones, destinos que se verían ampliados sustantivamente con el crecimiento y consolidación del aeropuerto. No obstante, no debe pasarse por alto la posibilidad de acoger un polígono industrial, que constituyera un refuerzo de la actividad secundaria en la región, favorecido por unos precios bajos del suelo y beneficiados por la proximidad al aeropuerto.

Análisis DAFO:

Debilidades:

- Gran importancia del turismo interior para Castellón, siendo la provincia marítima española con menos pernoctaciones extranjeras; que podría comprometer a la larga la expansión internacional del mismo debida a la actividad terciaria.

Amenazas:

- Posible competencia con otras aerolíneas y empresas del sector aeronáutico, como AENA, la de mayores dimensiones a nivel mundial, cuya mayor virtud es la capacidad de negociación con otras aerolíneas.

Fortalezas:

- Estructuras y dimensiones acordes con el contexto territorial para la demanda de la sociedad y turística:
 - 2,7 km de larga pista para acoger aviones tipo T y otras aeronaves (Airbus 330 y 340 o Boeing 747, 777 y 787)
 - Escuela de vuelo o espacio para desmontaje de aeronaves retiradas de la circulación
 - Parking espacioso y de carácter gratuito
 - Instalación de sala nº 30 del Museo de Arte Contemporáneo de Vilafamés, con exposiciones de importantes obras de dicho estilo
- Ubicación geográfica excelente (cercanía al Corredor Mediterráneo)
- Mayor flexibilidad e inmediatez, trato más cercano, de Aerocas frente a otras grandes empresas (facturación y embarque rápido)
- Servicios en cuanto al acceso al aeropuerto (autobús, transfer, taxi, coche)

Oportunidades:

- Mayor prestación de servicios a la actividad turística en la zona costera Benicàssim-Oropesa, con más de 60.000 viviendas turísticas. La distancia por carretera es escasa (12 km), pero al pertenecer su gestión hasta a 3 autoridades competenciales, dificulta el mantenimiento general de toda la vía.

Puerto de Sagunto:

El Puerto de Sagunto debe su existencia, como núcleo urbano dependiente de la ciudad de Sagunto, al surgimiento de la industria siderúrgica asociada a la Compañía de Sierra Menera y la cercanía del propio puerto. Fue a principios del Siglo XX con la construcción de viviendas para los trabajadores (jornaleros en su mayoría) e ingenieros y empresarios asociados a la actividad industrial, cuando nació este núcleo urbano de nueva planta, en un espacio dominado por la marjal y en el que solo existían el puerto, de reducidas dimensiones, y unas pequeñas casas de campo junto a norias, que permitían el aprovechamiento agrícola del lugar (Figura 1). Posteriormente, y con el desarrollo de la actividad industrial, con la construcción de numerosas viviendas e infraestructuras para abastecer a la creciente mano de obra, llegó a convertirse en una gran localidad, superando en población al propio Sagunto.

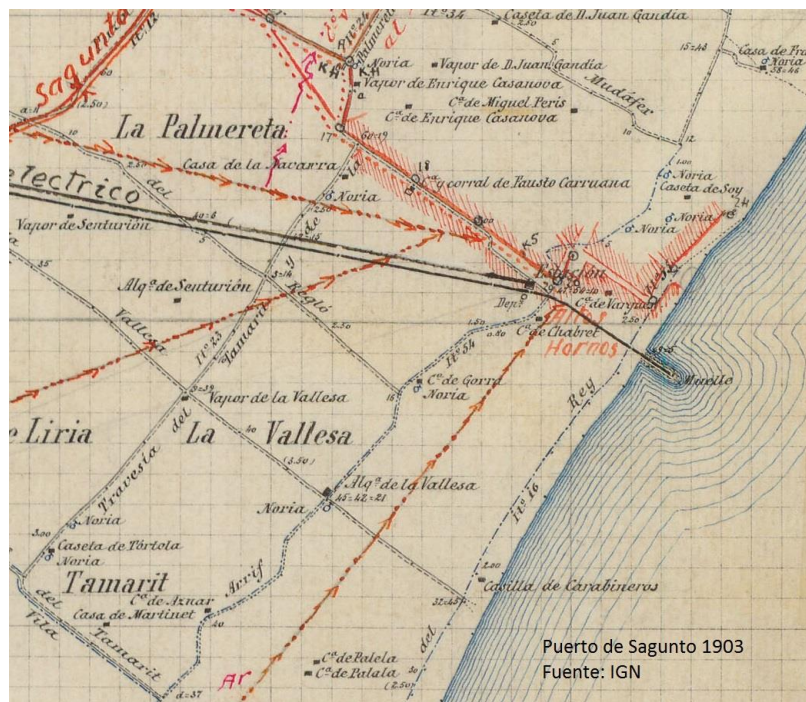


Figura 2.

La actividad industrial del Puerto de Sagunto surge en 1900, con la constitución de la compañía minera de Sierra Menera, por Ramón de la Sota y Eduardo Aznar de la Sota, con el arrendamiento por décadas para la explotación de las 22 minas de hierro de gran calidad existentes, con un gran inconveniente: la gran distancia al mar (más de 200 km), para lo cual, tras comprobar su gran rentabilidad, se construyó el ferrocarril minero entre Ojos Negros y el Puerto, inaugurándose en 1907.

En los siguientes años fueron construyéndose nuevas instalaciones asociadas al tratamiento del mineral de hierro en las cercanías del Puerto: el importante embarcadero (1909), talleres, escuelas de aprendices, almacenes de repuestos, los altos hornos (1921 y 1926). No será, sin embargo hasta 1923 cuando se obtuviera la primera colada de lingote, con gran aceptación entre la clientela. Asimismo, ha de destacarse la parada de la actividad siderúrgica, a causa de la crisis mundial de 1929, desde 1930-2 a 1941-8, de los altos hornos 2 y 1, respectivamente.

Con el comienzo de la Guerra Civil volvió a entrar en funcionamiento la industria, a excepción de los Altos Hornos, siendo el año 1939 especialmente relevante por la incautación de las empresas de Ramón de la Sota a su familia, por los ideales políticos

del ya fallecido, en virtud de la aplicación de la Ley de Responsabilidades Políticas, con la siguiente adquisición de las instalaciones por la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya a precio de saldo en 1940.

Las inversiones extranjeras (US Steel) permitirán en las décadas posteriores, especialmente a partir de 1954, con un nuevo impulso desde 1965; incrementar la producción siderúrgica notablemente, gracias a la compra e instalación de nuevos equipamientos y maquinarias y remodelación de las preexistentes.

En 1972 tuvieron lugar varios hechos destacados: el cierre definitivo de la compañía minera, dada la destrucción de numerosos tramos de ferrocarril durante la Guerra Civil y la paralización de la actividad minera ya desde 1932; o la constitución de Altos Hornos del Mediterráneo, sustituyendo así a la compañía homóloga vasca.

Finalmente, y en el contexto internacional de reconversión industrial, tuvo lugar, en 1983 el cierre de todas las instalaciones industriales, exceptuando la fase de laminación en frío (SIDMED), que perdura en la actualidad.

La Compañía Minera de Sierra Menera, propiedad del mencionado Ramón de la Sota, constituye un buen ejemplo de empresa fordista. Pueden apreciarse, pues, algunas de las principales características: la producción masiva de bienes estandarizados y homogéneos (productos derivados del tratamiento del hierro y conversión en acero: lingotes, carriles, planchas, forjados); acumulación de stocks en ciertos momentos; escasa formación laboral (aunque es de destacar la Escuela de Aprendices) o la integración vertical, basada en la tenencia en propiedad de todas aquellas empresas asociadas al sector productivo, agrupando de esta forma la Compañía de Sierra Menera a: Euskalduna (construcción de buques), Seguros la Polar, Banco de Comercio (después Banco de Bilbao), entre otras empresas.

Tras la reconversión industrial del Puerto de Sagunto, con la casi eliminación total de la actividad siderúrgica, se declaró zona de preferente localización industrial por parte del Gobierno español, con el fin de reducir los desajustes económicos derivados del proceso descrito. Supuso esto la instalación de nuevas empresas, relacionadas con diferentes sectores industriales (siderometalúrgico, químico, cementos), en el espacio que ocupaban las antiguas edificaciones siderúrgicas, con la creación de dos enormes polígonos industriales (SEPES e INGRUISA). A principios ya del siglo XXI, se apuesta por la inversión con el fin de mejora infraestructuras y equipamientos (puerto marítimo, eje ferroviario, polígonos). Sin duda, el mayor logro fue la concepción de Parc Sagunt, un enorme parque logístico que, tras ciertos problemas económicos como la crisis económica de 2008, que retrasaron y dificultaron su expansión, se ha convertido en uno de los mayores de Europa, con 15 millones de m², que puede impulsar a Sagunto como centro innovador a nivel nacional o europeo (Figura 3). No en vano se halla junto a un cada vez más pujante puerto, y próximo al Corredor Mediterráneo, en el cual se está invirtiendo para lograr que sea realidad, en los próximos años, uno de los principales ejes logísticos vertebradores del territorio europeo.

Es en esta segunda fase donde pueden encontrarse elementos propios del postfordismo como la inexistencia de stocks, asociada a la producción especializada y flexible de los diferentes sectores y de las buenas comunicaciones que presenta dicho espacio; o la proximidad de empresas integradas verticalmente.



Figura 3.

Es apreciable la abundancia de elementos de carácter patrimonial (Tabla 1) con que cuenta el Puerto de Sagunto. Forman parte de la denominada arqueología industrial, siendo además, en este caso, uno de los pilares para la sociedad saguntina, por ser la actividad industrial la que desarrolló la economía del municipio y la creación de la localidad del Puerto. Durante los años 80, coincidiendo con el fin casi total de la actividad siderúrgica, se desmantelaron la mayor parte de las instalaciones del sector, exceptuando el Alto Horno nº2, milagrosa y afortunadamente salvado y restaurado. No hemos de olvidar, por tanto, que parte del patrimonio porteño está en riesgo de desaparecer, no solo ya con el derribo y asolación de elementos, como sucedió con la Escuela de Aprendices (marzo de 2007); sino que, a pesar de estar protegidos como BIC o BRL, la ruina y el vandalismo pueden hacer graves estragos en el patrimonio. Es el caso de la Ciudad Jardín de la Gerencia, fabuloso conjunto de 22 viviendas construidas siguiendo un mismo canon arquitectónico, pero con diversas peculiaridades estéticas, que le confieren un gran valor. Gran parte del conjunto está abandonado, lo que sugiere dos medidas de actuación: la puesta en valor de los edificios, restaurándolos y rehabilitándolos, para su dedicación a actividades lúdicas del municipio y asociaciones culturales; u otorgar las viviendas, en régimen de alquiler social, a aquellos vecinos más desfavorecidos, que permitan un espacio más funcional, obligando, eso sí, a conservar los elementos más destacados y comprometiéndose a su mantenimiento.

Elemento patrimonial	Año de construcción	Estado de conservación	Uso actual
Ciudad Jardín	1920	Malo, en ruinas la mayor parte	Ninguno
Barrio obrero	1923	Bueno, restaurado en buena parte	Viviendas, pequeños comercios
Casas azules	1952	Bueno	Viviendas
Casino	1920	Bueno, rehabilitaciones casi continuas	Biblioteca, campeonatos de juegos, clases de bailes
Oficinas	1919	Bueno	¿?
Economato	1928	Bueno	Futuro centro de mayores
Iglesia Ntra. Sra. de Begoña	1928	Bueno	Edificio religioso del Puerto de Sagunto
Escuela de aprendices	1917	Desaparecido (2007)	Solar en proceso para declaración de BRL
Almacén de efectos y repuestos	1921	Bueno, rehabilitación reciente	Futuro Museo Industrial del Puerto de Sagunto
Talleres Generales	1921	Bueno, restaurado recientemente	Festival Sagunt a Escena
Alto Horno Nº2	1926	Bueno, rehabilitado en 2012 (Premio Europa Nostra)	Ninguno

Tabla 1. Listado de elementos patrimoniales industriales del Puerto de Sagunto

Bibliografía y Referencias

<https://www.aerocas.com/es>

Girona Rubio, M. y Vila Vicente, J. (1991). Arqueología industrial de Sagunto. Serie mayor de Estudios Universitarios, Institut Alfons el Magnànim. 222 pág

<https://www.parcasagunt.com/es/home.html>

http://www.aytosagunto.es/es-es/ayuntamiento/servicios/CulturaEducacion/educacion/Patrimonio_industrial/02_cuaderno_docente_cast_pantalla.pdf