

Aventureros ferroviarios. Notas sobre la financiación de la red secundaria de los ferrocarriles españoles: El caso de Richard Preece Williams

Francisco de los COBOS ARTEAGA

Universidad de Castilla-La Mancha
fco.cobos@uclm.es

RESUMEN

Establecidos los ejes radiales de ferrocarriles, grandes zonas de nuestro país permanecían aisladas. Con objeto de paliar esta carencia, entre los últimos años del XIX y los primeros del XX se promulgaron varios planes de ferrocarriles secundarios que contemplaban generosas ayudas para facilitar su construcción y compensar su posible explotación deficitaria.

A raíz de esta llamada, llegaron un buen número de proyectos. Unos para intentar dar prosperidad a las comarcas más desfavorecidas y otros manejados por tortuosos aventureros en busca de las subvenciones. Aunque, ni unos, ni otros consiguieron dotar a España de una red complementaria de ferrocarriles por la dificultad de encontrar el capital necesario para establecer las líneas.

Hasta el presente, poco conocemos de la historia de los ferrocarriles secundarios españoles y, todavía, echamos en falta investigaciones sobre su financiación y sus relaciones políticas. El caso de Richard Preece Williams es paradigmático. De ahí, el interés de su estudio. Para tal cometido, consultamos como fuente primaria los fondos del Archivo Histórico Ferroviario. Además, revisamos la Gaceta de los Caminos de Hierro, la más significativa fuente hemerográfica de la época, y, por último, utilizamos la bibliografía local referida a los ferrocarriles de Richard Preece Williams.

Palabras clave: Historia de los ferrocarriles secundarios. Financiación empresarial. Política y negocios.

Railwaymen's adventures. Notes about the financing of the secondary network of the Spanish railways. Richard Preece Williams' case

ABSTRACT

Once the radial axis of the Spanish Railways was in place, major zones of the country still remained isolated. During the final years of the 19th century and the early years of the 20th, steps were taken to reduce this deficiency. Various plans were drawn up and these contemplated generous aid to facilitate the construction and to compensate for possible exploitation shortfalls.

As a result of these conditions a considerable number of proposals were offered, some aimed at bringing prosperity to the less favoured areas while others were orchestrated by wily adventurers in quest of subsidies. However, neither one nor the other succeeded in providing Spain with a subsidiary railway network due to the difficulty of raising sufficient capital to set up the lines.

Up to the present time, we know little of the history of the secondary Spanish Railway network and we still lack research on its financing and political relations. The case of Richard Preece Williams is paradigmatic and hence the interest in undertaking its study. To this end, we consult, as our primary source, the relevant documentation in the Railway History Archive. Furthermore, we check the railway journal

Gaceta de los Caminos de Hierro, the most significant journalistic source of the period. Finally, we use the local bibliography on the Richard Preece Williams railways.

Keywords: Secondary Spanish railway history. Company finance. Politics and business.

SUMARIO 1. Introducción. 2. Los ferrocarriles de Burgos a fines del XIX: especulación y fracaso. 3. La compleja trama político-económica de Richard Preece Williams. 4. La *Vasco-Castellana*. Una sociedad de obligacionistas, sin capital desembolsado. 5. Nuevos territorios para Williams: sus especulaciones levantinas. 6. Las lógicas de un fraude y de una época.

1. INTRODUCCIÓN

A finales del siglo XIX, la red principal de los ferrocarriles españoles estaba construida. No obstante, aún quedaban grandes espacios sin servicio. En unos casos, como en el Cantábrico, por las dificultades orográficas; en otros, como el interior peninsular, por la falta de capitales que pudieran encontrar beneficios.

Debido a que, en estas fechas, los caminos de hierro ofrecían los privilegios de la velocidad, capacidad de carga y economía en sus transportes, para realizar la red secundaria de ferrocarriles los gobiernos del estado y las corporaciones locales apostaron por continuar con el modelo que había permitido crear las grandes arterias nacionales. Así, aunque estas vías disponían de menores tráfico y, en consecuencia, debía economizarse en su establecimiento volvieron a ofrecerse generosas ayudas para su alzado.

Las leyes de ferrocarriles secundarios de 1893, 1904 y 1908 consagraron que el estado garantizase un interés al capital invertido en el establecimiento de las líneas. Además, las sociedades férreas podían obtener de las corporaciones locales ayudas económicas, cesiones de terrenos, materiales y jornales de obreros. Con tantos favores oficiales, el riesgo empresarial era mínimo. El éxito de construir un ferrocarril dependía más de las conexiones políticas que de los inversores. De este modo, en su época, los caminos acogidos a tan benevolente legislación recibieron el nombre de «ferrocarriles parlamentarios».

En este contexto, a la llamada de prosperidad de las comunidades acudieron bienintencionados promotores, junto a buen número de aventureros en connivencia con figuras políticas. Uno de ellos fue Richard Preece Williams, fundador del ferrocarril de Villafría a Monterrubio de la Demanda. Sobre este camino de hierro burgalés, artículos divulgativos e investigaciones han recreado suficientemente su historia y a ellas remitimos al lector que desee conocerle con detenimiento¹. Ahora, nuestro objetivo es otro. Pretendemos analizar las circunstancias político-económicas de la empresa de Williams, para mostrar parte de la tupida red de aventureros que actuaron en los ferrocarriles españoles entre finales del XIX y principios del XX. En tal cometido, junto a la revisión de la bibliografía local, acudimos a los expedientes del Archivo His-

¹ GÓMEZ MARTÍNEZ y PINTADO QUINTANA (1995), FERNÁNDEZ LÓPEZ y PINTADO QUINTANA (1995), CUBILLOS PALACIOS (1999), DÍEZ GONZÁLEZ (2002), RUBIO MARCOS (2002) y SANTOS y GANGES (2003).

tórico Ferroviario (AHF) y a la siempre generosa en informaciones Gaceta de los Caminos de Hierro (GCH).

2. LOS FERROCARRILES DE BURGOS A FINES DEL XIX: ESPECULACIÓN Y FRACASO

Entre 1881 y 1884, el ingeniero y diputado liberal Miguel Muruve recibió las concesiones de los ferrocarriles de Medina del Campo a Segovia y de Villalba a Segovia e inmediatamente las traspasó a la *Compañía de los Ferrocarriles del Norte (Norte)*, donde contaba con Manuel Alonso Martínez, su amigo, correligionario y presidente de la sociedad². Además, en estas fechas, Muruve estudió el Segovia-Aranda y su prolongación a Burgos con objeto de disponer de su permiso y, de este modo, bloquear a los pretendientes en sentar una ruta más breve entre Burgos y Madrid³. Debemos recordar que *Norte* para llegar a Burgos tenía trazados por Ávila y Segovia y, en consecuencia, no estaba interesada en levantar una tercera línea que por su menor recorrido procuraría inferiores percepciones.

El primer aspirante a levantar un ferrocarril rival contra *Norte* por los tráficos del Cantábrico fue Carl Braconier, ingeniero e industrial de Lieja. En 1884, Braconier disponía en usufructo el puerto de Santoña y precisaba de una línea que transportase sus mercancías hacia el interior de España. Por tanto, ideó un camino de hierro que partiría de Santoña por Bercedo y Burgos para, finalmente, unirse en Aranda con el ferrocarril del Duero —Valladolid-Ariza o Calatayud—, objeto de litigios entre sociedades y por su fin. Como, además, Braconier beneficiaba minas de carbón en Sabero propuso otras vías por Cistierna, Saldaña, Carrión de los Condes, Fromista, Astudillo y Lerma para abastecer a las locomotoras de la *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA)* en Aranda. Las dos líneas de Braconier tenían coherencia; porque, *MZA* se entendía con Teodosio Alonso Pesquera para acometer el ferrocarril del Duero y, merced al Santoña-Aranda, conseguir el acceso a un puerto septentrional⁴.

Como punto de paso a las costas, se sucedieron un buen número de iniciativas que afectaban a Burgos. Durante 1890, fue presentado el *Ferrocarril del Meridiano* con objeto de sentar unos carriles desde Madrid a Santander. Con un abultado presupues-

² *Norte* accedió a la construcción de los ferrocarriles de Segovia por las fuertes subvenciones que recibió de su Diputación y del Estado. A su vez, se anticipó a los propósitos de la *Compañía de Asturias Galicia León* que buscaba disputar los tráficos septentrionales a *Norte*, mediante una línea directa León-Valladolid que continuaría a Segovia y Madrid. Marquina (1940).

³ *Norte* y Miguel Muruve celebraron un contrato el 3 de junio de 1891 para que Muruve cediese las concesiones de Segovia-Aranda y Aranda a Burgos a *Norte*. AHF. W/34/15.

Muruve dibujó para *MZA* un ferrocarril entre Puertollano y Córdoba, que no llegó a construirse. *MZA* estaba dirigida por otro gran político liberal: Cipriano Segundo Montesinos.

⁴ El interés de *MZA* por el ferrocarril Santoña-Aranda de Braconier y por el Valladolid-Ariza se muestra en «Note sur la ligne de chemin de fer projetée entre Santoña et Aranda de Duero, par Burgos». AHF. W/73/9. La enrevesada pugna entre *Norte* y *MZA* por conseguir el ferrocarril del Duero excede los límites de este trabajo. Véase: Pintado Quintana (2001).

to de 113 millones de Ptas., sus creadores reclamaron al ayuntamiento de Santander una fortísima subvención, sin encontrar respuesta⁵. En abril de 1891, la dirección general de obras públicas autorizó a Luciano María Bremón y Salvador Zulueta el estudio de un camino de hierro de Madrid a Aranda y Burgos, con ramales a los puertos de Bilbao, Santander o Santoña⁶. A principios de 1892 se difundió que, la Diputación de Burgos subvencionaría a la *Compañía de La Robla* un ramal desde Espinosa de los Monteros o Bercedo a un punto intermedio entre Villarcayo y Medina de Pomar⁷. En el mismo ejercicio, Luis Zapata Pérez de Laborda, Manuel Lavaggi Brockmann y Salvador Peydro Pérez obtuvieron la concesión de Madrid a Fuente el Saz, con ramales a Alcalá de Henares y Torrelaguna, un año después, el Torrelaguna a Boceguillas y ramal a Aranda de Duero y su extensión a Burgos, en 1894⁸. Asimismo, Trinidad Gutiérrez de la Cuesta y Ramón Pellico Molinillo, por ley de 6 de julio de 1894, acogieron la licencia de Madrid a Aranda, Lerma, Burgos, Poza, Villarcayo y Santander. Con posibilidad de establecer doble vía, la orden incluía ramales de Alcobendas a Colmenar Viejo, de Venturada a Torrelaguna y Miraflores, de Olmo a Rianza y Sepúlveda y de Aranda de Duero a Roa y, en idéntica fecha, lograron otra concesión de Aranda de Duero a Burgos⁹.

También, el trazado entre Madrid y Torrelaguna fue estudiado por la *Société Anonyme Espagnole d'études de Chemins de Fer Secondaires* constituida en mayo de 1890 con objeto de realizar las memorias de varios ferrocarriles afluentes a Norte —Miranda-Villarcayo, Reinosa-Villarcayo, Haro-Ezcaray, Lérida-Fraga, Palencia-Villalón, Villada-Villalón, Medina de Pomar-Espinosa de los Monteros, Benifayó-Alberique y Sagunto-Segorbe—¹⁰.

Carl Barconier volvió a intentar el Santoña-Bercedo-Burgos-Aranda-Madrid, tras pactar fuertes ayudas con las instituciones de Burgos¹¹. El 21 de febrero de 1895, Antonio Luceño Bulgarini, agente de Braconier, tomó el camino de Madrid a Buitrago. Luceño transfirió esta concesión a Braconier y Luceño continuó acumulando carriles:

⁵ «El ferrocarril del Meridiano», GCH, 14-6-1891, pp. 277-278.

⁶ En 1895 Bremón solicitó la línea de La Coruña a Carril. Además, en estas fechas, Zulueta pretendía establecer el *Ferrocarril del Noguera Pallaresa* y ejercía de representante de la *Sociedad de Ferrocarriles Carboneros de Cataluña*. Finalmente, Zulueta encabezó la *Compañía del Ferrocarril a San Martín de Valdeiglesias*, con objeto de alcanzar desde Madrid la localidad salmantina de Boadilla. Firmas con amplias aspiraciones y notables activos, pero ínfimos tajos. COBOS (2002).

⁷ GCH, 10-1-1892, p. 16 y GCH, 24-1-1892, p. 41.

⁸ Sus promotores eran avezados demandantes férreos. En 1892 obtuvieron el Ciudad Real a Infantes por Almagro y Valdepeñas y el Guadalajara a los Baños de Trillo. Más tarde, el Villa del Prado a Almorox con ramal al Sotillo (1894) y Almorox-Sotillo (1900). Cobos (2002).

⁹ Ferrocarril de vía estrecha y doble directo de Madrid á Santander por Aranda de Duero y Burgos (1894).

¹⁰ En ella participaron Federico Luque de Velásquez, Senador y representante de *Crédit Mobilier Espagnole*, entidad financiera vinculada a Norte; Julián Moreno y Mancha comisionado de *Mitjants Movellan et Angulo*, banqueros de París; *Société Générale de Crédit Industriel et Commercial* de París; *Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France*; *Société Lyonnaise de Dépôts et Comptes Courants et de Crédit Industriel* de Lyon; *Banque de Bruxelles*; *Société Générale des Chemins de fer Économiques* de Bruselas; Albert Ellissen ingeniero y consejero de Norte; G.M. Ruffer banquero de Londres y Charles Leon Rabeau secretario general del *Credit Lyonnais*. AHF. W/23/7.

¹¹ GCH, 28-1-1894, p. 42 y GCH, 19-8-1894, p. 391.

Buitrago a Burgos y Bercedo a Santoña. Éste último, tenía por objetivo empalmar con el ferrocarril solicitado por la diputación burgalesa de Burgos a Bercedo, que lograría Bilbao a través de las vías de *La Robla*¹².

Braconier traspasó sus derechos a la *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Santoña*, domiciliada desde 1897 en Bilbao con 13.320.00 Ptas. y dotada de una sección belga y otra española¹³. Sin que dispongamos de más detalles, a fines de año se abrió en los mercados de Bélgica, Francia e Inglaterra una suscripción de 80.000 obligaciones al 4%, amortizables en 99 años¹⁴. Braconier como director del ferrocarril de Santoña recibió de la diputación burgalesa el Burgos a Bercedo durante la primera mitad de 1898 y, acto seguido, fue reconsiderada la oportunidad de todo el proyecto. Exigiría un fortísimo desembolso y enfrentarse a *Norte* que, apoyada en las dimensiones de su red, podría rebajar temporalmente sus tarifas y hacer inviable a la sociedad rival. Acumuladas grandes esperanzas en esta causa, a principios de 1900 fue concedida una prórroga por cuatro años¹⁵. El aplazamiento transcurrió sin resultado alguno.

Concluyó el siglo con otro intento. La *Compañía de Astillero a Ontaneda* gestionó para que la Diputación de Burgos llevase hasta Villarcayo el fin de su ferrocarril de Burgos a Bercedo. Por su parte, la sociedad cántabra prolongaría sus vías de Ontaneda a Villarcayo, uniéndose ambas líneas¹⁶.

¿Qué ocurrió con los proyectos Segovia-Aranda y Aranda-Burgos redactados por Miguel Muruve a disposición de *Norte*? Nada. Si bien, estos permisos acortaban la relación de Madrid con el puerto de Bilbao, no tenían interés alguno para *Norte*. Estos ferrocarriles conllevarían enormes costes de establecimiento y, a la vez, rebajarían los ingresos de *Norte* por su menor recorrido. Además, en 1895, tras la apertura de la línea Valladolid-Ariza se desató una guerra de precios entre *MZA* y *Norte* por los tráficos entre Castilla y Aragón-Cataluña. Los forcejeos entre ambas sociedades finalizaron con un pacto de tarifas y la prohibición de abrir nuevos caminos que entablasen rivalidades en los tráficos. Descartada la construcción del Segovia-Aranda-Burgos, *Norte* sólo mostraba interés en este camino cuando alguien planteaba una amenaza a su monopolio septentrional¹⁷. En todo caso, en nuestro país nunca hubo tráficos generosos que justificasen vías en competencia, como las tanteadas en aquellas fechas.

¹² Además, en estas fechas, Luceño trabajaba para el *Tranvía de Madrid a Colmenar Viejo* y disponía de una concesión de Daimiel a Talavera.

¹³ En el ferrocarril *Madrid-Santoña* participaban el barón de Fernando Macar, presidente de la empresa belga de material férreo *Cockerill* y del *Ferrocarril de Somorrostro*; Arturo Sauvaje, presidente de la *Cámara de Comercio de Lieja*; Arnold Woot, banquero de Lieja; Warnan, abogado de Bruselas; Carl Braconier e hijo; conde Antremurk y conde d'Oultremont presidente de *Central Catalán*. En la sección española de Madrid integraban la administración Martín Esteban, consejero del *Banco de España y Tabacalera*; Joaquín López Puigcerver, ex ministro de Hacienda; duque de Bailén; marqués de Torrelaguna y Emilio Nieto. «Ferrocarril de Madrid á Santoña». GCH, 27-12-1896, p. 621 y TORTELLA (2000).

¹⁴ GCH, 16-1-1898, p. 31.

¹⁵ GCH, 4-2-1900, p. 54.

¹⁶ GCH, 2-12-1900, p. 569.

¹⁷ Muchos años después, para frenar los ímpetus de la *Vasco-Castellana*, *Norte* anunció que emitiría obligaciones con objeto de comenzar los trabajos de las concesiones de Muruve. GCH, 27-10-1901, p. 510 y «Ferrocarril de Segovia á Burgos por Aranda de Duero», GCH, 16-3-1902, p. 127.

3. LA COMPLEJA TRAMA POLÍTICO-ECONÓMICA DE RICHARD PREECE WILLIAMS

El 14 de marzo de 1895 Pablo Padrera Astarloa, comisionado de la firma *Richard Preece Williams* domiciliada en Londres y a cuyo nombre figuraban registros mineros en la sierra burgalesa, solicitó un ferrocarril de Burgos a Monterrubio de la Demanda. Éste tenía por objeto enlazar con las vías de *Norte* para llevar los productos de los cotos ingleses a Bilbao. Como otros peticionarios de obras férreas, reclamaron la ayuda de la Diputación de Burgos pero, tras unas negociaciones frustradas, decidieron fijar la cabecera de línea en Villafría. De este modo, los minerales recorrían algunos kilómetros en su tránsito a las industrias de Bilbao¹⁸.

Redefinido el principio del camino de hierro, el 6 de junio de 1896 Pradera recibió la concesión de Villafría a Monterrubio para uso particular, sin que pudiese ser utilizado por los viajeros y las mercancías de los pueblos surcados por la traza férrea. No obstante, Julián Casado y Pardo, senador por la provincia de Burgos y ex-alcalde de su capital, alentó la opinión que los carriles deberían partir de la ciudad castellana. Poco después, Williams reconsideró comenzar la línea en Burgos y, por tanto, volvió a solicitar a la Diputación ayudas económicas y su intercesión para que el ferrocarril fuese declarado de servicio general abierto a todos los tráficos¹⁹. Sin lograrse el acuerdo entre Burgos y la sociedad inglesa, las obras del Villafría-Monterrubio prosiguieron²⁰.

A principios de 1900, la sociedad *Richard Preece Williams* transfirió todos sus activos y pasivos férreos, concesiones de hierro y carbón, canteras, materiales y bestias de tiro a *The Sierra Company Limited (Sierra)*, con sede en 75 Lombard Street de Londres, donde figuraba como director gerente. Una operación efectuada por Williams sobre sí mismo, que sólo implicó el minúsculo desembolso de 190 obligaciones y 18 libras²¹.

En febrero comenzó la expansión de la nueva firma. *Sierra* solicitó un ferrocarril de Pineda de la Sierra a Bilbao y Enrique Abella, diputado a Cortes y miembro de la compañía, tuvo el cometido de presentar una proposición de ley para que el camino fuese declarado de utilidad pública y recibiera subvenciones²². Inmediatamente, *Sierra* anunció el transporte de millón y medio de Tms. de minerales por su vía y, para lograr Bilbao, acordó con *Norte* instalar un cargadero en Villafría para trasvasar sus vagones a los de *Norte*²³.

Williams partió a Londres durante los primeros días de 1901. Buscaba socios para refundir sus ideas con las del ferrocarril Burgos a Bercedo, preferido por las administraciones burgalesas y vizcaína. Aunque, antes de su salida anunció que también podía

¹⁸ CUBILLO PALACIOS (1999).

¹⁹ SANTOS y GANGES (2003).

²⁰ GCH, 7-2-1897, p. 67 y GCH, 14-3-1897, pp. 123-124.

²¹ GCH, 8-4-1900, p. 159. Por Real Orden de 9 marzo de 1900, *Sierra* recibió el ferrocarril de Villafría a Monterrubio de manos de *Richard Preece Williams*. «Documentos oficiales. Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras Públicas», GCH, 13-5-1900, p. 219.

²² El ferrocarril comprendería 170 kilómetros, 104 en Burgos, 46 en Álava y 20 en Vizcaya. GCH, 18-3-1900, p. 126.

²³ «Línea férrea en proyecto», GCH, 22-7-1900, p. 337-338.

recurrir a Eduardo Aznar y a otros hombres de negocios vascos comprometidos en unir Vitoria y Bilbao mediante un camino de hierro²⁴. Además, el inglés encontró a un excelente valedor. Fermín de Muguiro y Azcárate, barón del Castillo de Chirel, senador y ex director de Agricultura, Industria y Comercio que, en nombre del recién creado *Banco Español de Crédito*, consideraba participar con la mitad del coste de la línea. *Sierra*, la *Marítima Unión de Bilbao* y banqueros vizcaínos y santanderinos desembolsarían el resto. Tras estas maniobras, Williams recibió la subvención que había solicitado por el Villafraja a Monterrubio²⁵.

Bajo jefatura de Williams, la *Compañía Anónima Ferroviaria Vasco Castellana (CAFVC)* se inscribió el 4 de diciembre de 1901 en Londres dotándose de medio millón de Ptas., con objeto de erigir y explotar el ferrocarril de Pineda de la Sierra a Bilbao²⁶. Pronto, se anunció que cuatro casas inglesas ambicionaban erigir una red de ferrocarriles mineros a través de Burgos, Logroño, Vitoria, Bilbao, Santander y La Robla y, con estas vías, explotar el carbón y el hierro de la región. Ahora, para llevar a puerto los minerales, precisaban de sesenta millones de Ptas.²⁷.

En correspondencia con el esplendor de la sociedad, quedaron formalizadas tres sedes: Bilbao, Madrid y un oscuro comité de Londres formado por Williams, Thomas Goldworthy Lean, Edgard Oliver Gon, y Antonio María Regidor Jurado. Las oficinas españolas se poblaron de respetables personajes. En Madrid asumió la presidencia Camilo García de Polavieja y del Castillo: un militar colonial que ejerció de capitán general de Burgos, senador y ministro de la guerra. Acompañaban sus designios Enrique Abella; barón del Castillo de Chirel; conde de Albay, diputado a Cortes y conde de Lascoiti, ex senador²⁸. Con menos dignidades, el domicilio de Bilbao estaba compuesto por Isidro Plaza, banquero de Burgos; Juan José Llodio, consejero del ferrocarril Bilbao a Lezama; Jhon H. White, agente principal de *Sierra* y Hugo W.S. Bird, ingeniero civil. En poco tiempo, se anunció una suscripción de obligaciones y las pretensiones aumentaron. La *CAFVC* apuntaba exponer un capital de 30 millones de Ptas., pero urgía de otros 65 millones en obligaciones²⁹.

Williams volvió sus ojos a Burgos para intentar recibir subvenciones. Con este objeto, invitó a varios concejales y periodistas a examinar los raíles del ferrocarril de Villafraja, exponiéndoles la necesidad del Aranda-Burgos-Bilbao³⁰. Persuadidos por sus faenas, los miembros del ayuntamiento burgalés aprobaron conceder apoyo econó-

²⁴ Según informaciones de la época, la concesión del ferrocarril de Vitoria a Bilbao que estaba en manos de Paul Espinasse, partícipe de *Santoña*, fue vendida a la *Compañía de Santander a Bilbao*. GCH, 28-10-1900, p. 498. Sobre la propiedad de Eduardo Aznar del permiso entre las dos capitales vascas, véase: GCH, 27-1-1901, p. 43 y GCH, 2-6-1901, p. 256.

²⁵ CUBILLO PALACIOS (1999).

²⁶ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 23-2-1902, p. 139.

²⁷ GCH, 15-12-1901, p. 605.

²⁸ Antonio Comyn y Cooke, conde de Albiz, presidió la *Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción*, que explotaba una modesta red de tranvías en Madrid. En el mundo ferroviario fue consejero de *Central de Aragón*, *Zafra-Huelva*, *Amorebieta-Bermeo* y *Ferrocarril y minas de Villaodrid*. Además, ejerció de secretario de la comisión liquidadora de la *Compañía de los Ferrocarriles del Este de España*.

²⁹ DÍEZ GONZÁLEZ (2002).

³⁰ GCH, 2-2-1902, p. 54.

mico y los terrenos precisos para las instalaciones férreas³¹. Además, el inglés encontró suelo gratuito en varios pueblos de la provincia y la Diputación adquirió el compromiso de donar 3 millones de Ptas., al cumplirse un trimestre desde la apertura de toda la línea. Como, asimismo, se esperaban subvenciones de varios ayuntamientos y las suculentas de Bilbao y de la Diputación de Vizcaya, el último día de febrero de 1902 Williams, en nombre de *Sierra*, aceptó construir el Pineda-Bilbao.

El 17 de julio de 1902, la *CAFVC* procedió a lanzar 65 millones de Ptas. en obligaciones, retribuidas al 5% y bonificadas al ser suscritas con el 6^{1/2}% de descuento. Para avalar la emisión, Williams afirmaba disponer de 30 millones de capital totalmente desembolsado en Inglaterra, una quincena de Kms férreos entre Arlanzón y Villafría, fuertes subvenciones, generosos cotos mineros y extensos terrenos en propiedad³². Además, entre las cláusulas de garantía a los inversores, se plasmó un acuerdo de arrendamiento entre *Sierra* y *CAFVC*. La primera sociedad alquilaba a la segunda el tramo entre Villafría y Arlanzón, para el transporte minero, «por el cual se recibirán durante cincuenta años 684.000 pesetas anuales cuando menos, desde que abra al público la línea». En esta ocasión, el contrato quedó cerrado con la transferencia de 950.000 Ptas. en obligaciones de *CAFVC* al dueño del ferrocarril; es decir, a *Sierra* o *Richard Preece Williams*³³. Al mismo tiempo, la *CAFVC* adquiría algunas fincas en Bilbao a Narciso Salavert Pinedo, marqués de Torrecilla y probaba establecer una estación central en la capital vizcaína³⁴. Ágilmente, se sucedían actos. El día 30 de septiembre de 1902, se obtenía la concesión de Burgos a Santovenia, que debía unirse al camino de Pineda y cruzaba con el Villafría-Monterrubio³⁵.

La primera memoria de la sociedad férrea llegó en 1903. Firmada por el director gerente Williams y el presidente del consejo de administración general Polavieja, sostenía que, obtenidos suelos en Burgos y Briviesca, procedían a realizar importantes adquisiciones en Madrid y Bilbao³⁶. A la vez, la *CAFVC* divulgó un nuevo trazado en la sección madrileña para servir a los latifundios del marqués de Santillana y del duque de Sexto y anunció algunas obras³⁷. También, a finales de 1904, se avisó de prolongar el ferrocarril Villafría-Monterrubio, para explotar varios criaderos de hierro en

³¹ AHF D/327/1. «Aranda Burgos Bilbao», GCH, 9-2-1902, p. 65. El trazado discurriría por Arlanzón, Briviesca y Orduña. «Proyecto de Ferrocarril de Vía estrecha de Aranda á Burgos y Bilbao», GCH, 22-6-1902, pp. 289-290.

³² «El ferrocarril directo de Madrid á Bilbao», GCH, 27-7-1902, pp. 359-361.

³³ Emisión de obligaciones. Compañía anónima ferroviaria Vasco-Castellana (1902).

³⁴ «La Compañía Vasco-Castellana», GCH, 19-10-1902, p. 499.

³⁵ «Documentos oficiales. Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. Dirección general de Obras Públicas. Ferrocarriles», GCH, 26-10-1902, pp. 508-509.

³⁶ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 8-9-1903, p. 403.

³⁷ «Ferrocarril Vasco Castellano», *El Liberal*, 20-10-1903 y «Ferrocarril Vasco-Castellano», GCH, 1-5-1904, p. 193.

El duque de Sexto participó en los pleitos de la *Compañía de los Ferrocarriles de Puerto Rico*. Por su parte, El marqués de Santillana ejerció de consejero del *Tranvía de Madrid a Colmenar Viejo*. Recibida su licencia en 1895, pronto empezaron los problemas con otra sociedad que deseaba un trazado similar. Falto de cualquier esfuerzo, en 1899 recibieron una prórroga de cuatro años y a su fin acometieron algunas obras. Finalmente, tras instruirse el expediente de caducidad de la línea y entablarse nuevos litigios, la *Compañía Madrileña de Urbanización* abrió el tranvía en 1911.

la provincia de Logroño y fue solicitado un nuevo plazo para finalizar la línea de Burgos a Santovenia³⁸.

4. LA VASCO-CASTELLANA. UNA SOCIEDAD DE OBLIGACIONISTAS, SIN CAPITAL DESEMBOLSADO

CAFVC satisfizo intereses a los obligacionistas en los primeros días de 1905³⁹. Un ardid para mantener a los inversores. Las labores del Pineda-Bilbao estaban detenidas e intervino la administración para otorgar una prórroga de dos años a las obras, con la advertencia que debería terminarse la mitad del esfuerzo durante el primer ejercicio o se procedería a la caducidad de la concesión⁴⁰. Además, tras reunirse los acreedores en el *Círculo de la Unión Mercantil* de Madrid, dimitió el presidente general Polavieja y el administrador conde de Albay y se intentó anular los títulos emitidos por Williams⁴¹.

La primera junta de accionistas de la *CAFVC* se celebró en Bilbao el 13 de enero de 1906. Cinco años después de su constitución, fueron presentados balances que mostraban inversiones por valor de 7.026.416 Ptas. a cargo de las obligaciones emitidas⁴². Sin embargo, no había obras relevantes y, además, como la *CAFVC* carecía de los permisos para realizar el ferrocarril entre Madrid y Burgos, ambas diputaciones retiraron su apoyo a Williams. Inmediatamente, la firma suspendió pagos y, con objeto de continuar su fabuloso plan, a fines de 1906 dio a conocer una propuesta de convenio que facilitaba tres alternativas. En primer lugar, los obligacionistas podían canjear sus títulos emitidos al 93,1/20% por bonos hipotecarios con el mismo descuento. Por otra parte, se difundirían nuevos bonos al 5% y al 80% de su valor nominal. Y, por último, podía exigirse el reintegro en metálico, si bien *CAFVC* se reservaba paralizar su abono durante un trienio, satisfaciéndose entretanto el correspondiente interés. Junto a estas alternativas, se reclamó el pago completo de los títulos⁴³.

A su vez, la prensa ferroviaria apuntaba un aspecto legal. Realizada la primera junta de accionistas de la *CAFVC* en 1906, todos sus actos anteriores carecían de valor, incluso la emisión de obligaciones, por no haber sido adoptados en preceptivas asambleas⁴⁴. Acusada de fraude, la firma de Williams mereció el debate parlamentario. José Gómez Acebo requirió explicaciones al ministro de Fomento Francisco de Federico Martínez, que terminó su mandato sin respuestas⁴⁵. Desentendido el gobierno, comenzaron los trances legales. Los obligacionistas vizcaínos presentaron una de-

³⁸ «Ferrocarril de Villafraía á Barbadillo», GCH, 1-1-1905, p. 6.

³⁹ «Guía de los accionistas. Títulos y dividendos. Compañía Anónima ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-1-1905, p. 35.

⁴⁰ «Era de esperar», GCH, 16-2-1905, p. 79.

⁴¹ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-5-1905, pp. 222-223.

⁴² «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 24-1-1906, p. 41 y «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-3-1906, pp. 126-127.

⁴³ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 1-1-1907, p. 6.

⁴⁴ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 24-1-1906, p. 41. y «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-3-1906, p. 126.

⁴⁵ «La Vasco-Castellana», GCH, 1-3-1907, pp. 100-102.

nuncia contra la administración de la *CAFVC* el 26 de abril de 1907 y el juzgado dictó una providencia sobre estafa⁴⁶.

Trasladado a los juzgados, Williams recibió más oportunidades para propagar sus pillajes. Julio Lazúrtegui encabezó el sentir bilbaíno de sentar un ferrocarril más breve a Madrid y la *Cámara de Comercio de Bilbao*, una vez examinados varios proyectos, confió en los del inglés presupuestados en 120 millones de Ptas.⁴⁷. Empezaron a celebrarse entrevistas con contratistas americanos, banqueros franceses y elementos locales muy influyentes. También, quedó impreso el correspondiente folleto y volvieron a exhibirse tráficos y beneficios desproporcionados⁴⁸. Una vez más, Williams transformó su identidad. *La España Económica y Financiera* daba cuenta de la escritura preliminar de *The Great Central Railway of Spain Limited (Great Central)*. Todo el orbe tuvo cabida en una opulenta firma de 5 millones de libras de capital anglo-franco-alemán y 7 en obligaciones hispano-franco-alemanas que, además, disponía de un constructora américo-alemana. Para conseguir fondos, se anunció una estu-penda emisión al 5% anual y amortizable en sólo 35 ejercicios⁴⁹.

En enero de 1909 el diputado Nogués interpeló al ministro de Gracia y Justicia para evitar el expolio de quienes habían confiado en Williams⁵⁰. Tras solicitarse el procesamiento de los miembros de *CAFVC* por falsedad y estafa, el 4 de marzo quedó constituido un juzgado especial pero, concluida la instrucción, el fiscal sólo exigió encausar a los destacados en Inglaterra⁵¹. Finalmente, el juez del caso *CAFVC* incul-pó por estafa a Williams el 19 de abril de 1910⁵².

Si bien, el procedimiento judicial no cerró las fabulaciones. En julio J.H. White, agente de la sección de Bilbao, difundió el nacimiento de dos empresas. *Great Central*, como sustituta de *CAFVC*, estaba formada por 1.200.000 libras y, a cambio de la incon-clusa emisión de 1902, avalaría las nuevas suscripciones con títulos respaldados en oro. Por otra parte, *The Spanish Railway Limited (Spanish Railway)*, emprendedora de las obras pendientes y de otras concesiones, entre ellas el Burgos-Calatayud⁵³.

Invariablemente, Williams encontraba un respetable testafarro. A nombre de An-tonio Castro Casaleiz quedó el pliego de condiciones del ferrocarril de Madrid a To-rrelaguna que, aceptado el 2 de noviembre de 1910, requería una fianza para ser tra-mitada su concesión definitiva⁵⁴. Además, Williams obtuvo una victoria judicial. El

⁴⁶ «Otra vez la Vasco-Castellana», GCH, 24-5-1907, p. 238.

⁴⁷ «El ferrocarril directo de Madrid á Bilbao», GCH, 24-10-1907, pp. 521-522; «Bilbao-Madrid», GCH, 24-1-1908, p. 40 y «Ferrocarril directo Madrid-Bilbao», GCH, 8-5-1908, p. 212. Julio Lazúrtegui ejerció distintas responsabilidades en la *Cámara de Comercio e Industria de Bilbao* y participó, junto al conde Albiz, en la fundación de *Ferrocarril y minas de Villaodrid*.

⁴⁸ «El Vasco-Castellano», GCH, 8-11-1908, p. 522. Noticia sobre el ferrocarril de Madrid a Burgos (1908)

⁴⁹ «Noticia estu-penda», GCH, 1-12-1908, pp. 560-561.

⁵⁰ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 6-1-1909, p. 43.

⁵¹ «Contra la Vasco-Castellana», GCH, 24-2-1909, p. 88. «La Vasco-Castellana», GCH, 8-3-1909, p. 112; «La Vasco-Castellana», GCH, 24-6-1909, p. 284 y «Vasco-Castellana», GCH, 24-8-1909, p. 381.

⁵² «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 8-5-1910, pp. 209-210 y «Sociedad ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 8-7-1910, p. 304.

⁵³ «El Gran Central de España», GCH, 1-8-1910, pp. 337-338.

⁵⁴ Tomó la representación de Williams, Castro Casaleiz, nacido en La Habana, ex senador por Castellón (1903-1905), ex subsecretario de estado y embajador en Italia desde 1905.

convenio aprobado en la única junta de accionistas que celebró la CAFVC halló cobijo en los juzgados y comenzó a aplicarse en febrero de 1911⁵⁵. De forma simultánea, las compañías domiciliadas en Londres dispararon sus aspiraciones. *Spanish Railway* fue encargada del Santander-Burgos, Soria-Calatayud y otros. Por su parte, *Great Central* debería emprender el Bilbao-Madrid, Castil de Peones a Santo Domingo de la Calzada, extensión de la directa hasta Logroño, ferrocarril secundario estratégico de Logroño a Pamplona y secundario de Pamplona a Santesteban con prolongación hasta Irún⁵⁶. Sobre esta densa red, debemos apuntar la hipótesis que Ramón Aguinaga pudo ofrecer los planos del ferrocarril Burgos-Calatayud, que realizaba por encargo de las Diputaciones de Soria y Zaragoza, y los dibujados para la Diputación de Navarra y coincidentes con las apetencias del inglés: Pamplona-Irún, Pamplona-Logroño por Estella, Pamplona-Sangüesa, Marcilla-Mendigorría y Fitero-Castejón⁵⁷.

5. NUEVOS TERRITORIOS PARA WILLIAMS: SUS ESPECULACIONES LEVANTINAS

Williams amplió sus especulaciones a otros territorios. Una ley de 1 de marzo de 1909 concedió fuertes auxilios para construir un ferrocarril de Madrid a Valencia. Con este reclamo participaron dos versados especuladores ferroviarios: Juan Isla Doménech y José Carbonell Morand, éste como agente del aventurero de Manchester⁵⁸. Aunque, conforme con las informaciones de la época, el proyecto de Carbonell era una copia del dibujado en 1887 por Lamartinière, ingeniero del Valladolid-Ariza⁵⁹.

Confrontadas las ofertas de Isla y Carbonell por la 3.^a División de Ferrocarriles, el técnico responsable emitió dictamen propicio a la de Carbonell⁶⁰. Si bien, poco des-

⁵⁵ «Aprobación del convenio de la Sociedad ferroviaria Vasco Castellana», GCH, 8-1-1911, pp. 14-16. y «El convenio de la Vasco-Castellana», GCH, 8-3-1911, p. 113.

⁵⁶ No podía faltar ningún detalle, con objeto de infundir seguridad a los capitales. Así, el Santander-Burgos fue ideado en ancho internacional y, además, como se rodeaba la capital burgalesa, se ofertó un tranvía para lograr la estación de Norte. «Ferrocarril Bilbao-Madrid», GCH, 16-2-1911, p. 78.

⁵⁷ Ramón Aguinaga Arrechea, ingeniero de caminos, inició su carrera profesional en 1878 en la provincia de Burgos. En 1897, a raíz de ser incautado por el estado el *Ferrocarril Anglo-Vasco-Navarro*, fue encargado de su gestión y más tarde fue nombrado director *Canal de Isabel II de Madrid*. Como parte de su actividad privada, impulsó y presidió el *Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama* y el *Santander-Mediterráneo*. Olaizola Elordi; Plaza Martín y Pérez Amuchastegui (en prensa).

⁵⁸ Isla solicitó o participó de las siguientes concesiones: Grao de Valencia-Turis (1891), Turis-Madrid (1891), Catadán-Picasent (1892), Alberique-Enguera (1894), Carlet-Villanueva de Castellón (1894), Medina del Campo-Villalpando-León-Sama-Gijón (1901), León-Matallana (1903), León-Villamanán-Toral de los Guzmanes-Benavente (1904), Madrid-Utiel (1909), Ponferrada-Palacios del Sil (1909), Baeza-Alcaraz (1909), Alcaraz-Requena (1909), Trujillo-Cáceres (1909), Chillón-Logrosán (1909), Alcaraz-Valdepeñas (1910), Motilla del Palancar-La Roda (1911) y Ponferrada-Villablino (1918). Cobos (2002).

⁵⁹ Extraño en otras artes, el plagio fue públicamente reconocido por Carbonell: «Una interview. El ferrocarril directo de Madrid a Valencia». *El Liberal* (Cuenca), 18-5-1910. Incluido en AHF D/326/1.

⁶⁰ Carbonell obtuvo la concesión del Alicante a Villajoyosa en 1901 y en el posterior ejercicio los transfirió a la *Compañía de Alicante a la Marina*. Caducada la licencia sin trabajos, Carbonell solicitó el Villajoyosa-Denia con los apoyos de José Canalejas Casas y José Francos Rodríguez. Merced a estos dos políticos, consiguió ambos ferrocarriles y obtuvo garantía de interés al capital empleado en su construcción. Inmediata-

pués, el jefe de la División rectificó el criterio anterior a favor de Isla. Ante los juicios divergentes, la decisión final se trasladó al Consejo de Obras Públicas, que falló en Carbonell. No obstante, el Cuerpo de Ingenieros del Estado tuvo que replantear el defectuoso proyecto⁶¹.

Por Real Orden fue señalado el 16 de marzo de 1911 para la subasta del Madrid-Valencia, con las modificaciones introducidas por la División de Ferrocarriles del Estado. Otorgados subvención y anticipo por kilómetro a construir, no se accedió a proteger con el 5% de interés anual al coste total de camino⁶². Castro Casaleiz, como representante de *Spanish Railway*, depositó medio millón de Ptas., que supuestamente había anticipado *The Anglo Egipcian Bank* para que la subasta se llevarse a cabo⁶³. Tras afirmarse que se estaba gestando una empresa en París para realizar la correspondiente fianza, con objeto de hacer efectiva la adjudicación, varios prohombres quedaron acusados de actuar en esta trastienda: Polavieja, Castro Casaleiz y el duque de Tetuán⁶⁴. Pocas fechas antes de la subasta, se pronosticó un desenlace amargo⁶⁵. En efecto, el 3 de mayo la fianza no fue depositada.

El haber de Williams era nulo, en estos momentos. Tras sentencia del Tribunal Supremo, habían sido devueltos los terrenos bilbaínos al marqués de la Torre de la Torre. Los cotos mineros y el ferrocarril Villafraía-Monterrubio estaban embargos por la justicia de Bilbao y, a la vez, ofrecidos como garantías al *National City Bank* de Nueva York. Además, en sus trajines fueron implicados un par de parlamentarios y futuros ministros: Santiago Alba Bonifaz y Vicente Cantos Figuerola⁶⁶. Definitivamente, se anunció la subasta final de los rieles levantinos en diciembre de 1911, sin que concurriera licitador alguno.

Una vez más, Williams encontró nuevos horizontes. A principios de 1912, el ferrocarril directo de Valencia se convirtió en una línea de ancho europeo a transcurrir por Va-

mente, Carbonell vendió todos sus derechos a los franceses Boffinet, Solms y compañía. Aportados en la formación de *Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante*, en la empresa definitiva figuraba Carbonell como director gerente junto a Francos Rodríguez. Además, la administración estaba integrada por Martín Rosales —duque de Almodóvar del Valle, vicepresidente del congreso, alcalde de Madrid y ex ministro de Estado—, Gabino Bugallal, ex ministro y diputado; Federico Loigorry, senador vitalicio; Salvador Canals, diputado por Alicante, marqués de Santa Marina y el inspector general de caminos jubilado Ricardo Catarineu.

En 1913, Carbonell redactó un proyecto entre Puertollano y Córdoba y, en el siguiente curso, solicitó el Blanes-Vilajuiga.

Guillermo W. Solms tuvo una turbia intervención en el *Santander-Mediterráneo*, presidido por Ramón Aguinaga, para ser más tarde acusado de apropiarse de acciones liberadas del ferrocarril. Finalmente, en 1931, el juez denegó el auto de procesamiento solicitado por el Ateneo de Madrid contra Solms. Ceballos Terresí (1932).

⁶¹ AHF S/261/4.

⁶² «Ferrocarril directo de Madrid á Valencia», GCH, 1-1-1911, pp. 3-4.

⁶³ «Ferrocarril directo de Madrid á Valencia», GCH, 24-3-1911, pp. 135-136.

⁶⁴ «Ferrocarril directo á Valencia», GCH, 16-4-1911, p. 171.

Juan O'Donnell y Vargas, duque de Tetuán y consejero de *Ferrocarriles Secundarios de Castilla*, presidió la *Sociedad de los Ferrocarriles Eléctricos*. Constituida en Madrid en mayo de 1918 con 2 millones de Ptas. de capital para acometer varias líneas con tracción eléctrica: Calahorra-Arnedillo, Arnedillo-Las Ruedas, Coruña-Corcubión, Marcilla-Estella, Mondoñedo-Ribadeo, Belmonte-Cangas-Pravia, Lugo-Mondoñedo y Villalba-El Ferrol. Memorias de la *Sociedad de los Ferrocarriles Eléctricos*.

⁶⁵ «Ferrocarril directo á Valencia», GCH, 1-5-1911, pp. 194-195.

⁶⁶ «La Vasco-Castellana y el directo de Valencia», GCH, 8-5-1911, pp. 205-207.

lencia, Madrid y Soria, donde se bifurcaría a Castejón, Sangüesa, Jaca y Canfranc y, mediante otro ramal, podría ganarse Logroño, Pamplona y Pasajes. Un plan que recordaba al fraude de *Gran Central Español*, una compañía de similar nombre a la de Williams y cuyo capitán Eduard Otlet parecía dispuesto a cooperar con el inglés⁶⁷. Como ahora sólo se precisaban 300 millones de ptas. a ser garantizados por el *National City Bank*, fue anunciado el interés de numerosos ingenieros foráneos; aunque, pronto se avisó de la renuncia de los inversores, ante la escasa voluntad de la administración para sostener el proyecto⁶⁸.

Tabla 1. Sociedades de Richard Preece Williams y ferrocarriles propuestos

Sociedades	Ferrocarriles	Aliados de Richard Preece Williams	
		Políticos	Aventureros
<i>Richard Preece Williams</i>	Villafraía-Monterrubio de la Demanda		
<i>The Sierra Company Limited</i>	Villafraía-Monterrubio de la Demanda	Enrique Abella	
<i>Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana</i>	Pineda de la Sierra-Bilbao Burgos-Santovenia Madrid-Fuente el Saz, con ramales a Alcalá de Henares y Torrelaguna Torrelaguna-Boceguillas y ramal a Aranda de Duero Aranda de Duero-Burgos	Enrique Abella Barón del Castillo de Chirel General Polavieja Conde de Albay Conde de Lascoiti	
<i>Great Central Railways of Spain</i>	Bilbao-Madrid y extensión hasta Logroño, Burgos-Calatayud Castil de Peones a Santo Domingo de la Calzada Logroño a Pamplona Pamplona a Santisteban con prolongación hasta Irún	Antonio Castro Casaleiz General Polavieja Duque de Tetuán Santiago Alba Bonifaz Vicente Cantos Figuerola	Ramón de Aguinaga José Carbonell Morand Eduard Otlet Duque de Tetuán
<i>The Spanish Railways Limited</i>	Santander-Burgos Soria-Calatayud Madrid-Valencia Valencia-Madrid-Soria, con bifurcaciones a Castejón, Sangüesa, Jaca, Canfranc, Logroño, Pamplona y Pasajes		

Fuentes: Varias referencias de GCH y AHF y elaboración propia.

⁶⁷ Atraídos por fuertes subvenciones para dotar a Soria de ferrocarril, los belgas Otlet instauraron un feudo fraudulento en la provincia castellana: *Ferrocarril de Soria, Ferrocarril Castejón a Olvega, Gran Central Español* y *Minière Moncayo*. Además, participaron en otras empresas en nuestro país: *Société Générale de Tramways électriques de Madrid et d'Espagne, Madrid-Villa del Prado, Compagnie Industrielle pour l'Espagne, Tranvías de Zaragoza y Central Catalán*.

⁶⁸ «Ferrocarril Valencia-Madrid-Canfranc», GCH, 1-4-1912, pp. 148-149; «Valencia-Madrid-Soria-Francia», GCH, 8-6-1912, p. 258. y «Directo Madrid-Valencia», GCH, 24-7-1912, p. 329.

Agotados años de denuncias, el 26 de abril de 1913 intervino el ministerio para suspender la circulación de trenes entre Villafría a Monterrubbio hasta que se aportasen pruebas sobre la legalidad de las obras⁶⁹. Por fin, el 8 de junio de 1915 fue declarada en quiebra la *CAFVC* y, a tal efecto, se citó a los acreedores a una junta en noviembre en Bilbao⁷⁰. Aunque, argumentándose que la reunión no se había convocado en tiempo oportuno, el encuentro con los burlados se demoró hasta mayo de 1916⁷¹. En esta reunión, fueron nombrados Ángel Lacha Aguirre, marqués de Barzanallana y Pablo Pradera para gestionar la quiebra⁷². Al concluir la siguiente junta de acreedores, en abril de 1917, se entabló juicio frente al comité de Londres, que resultó condenado a pagar 7.571.277,05 ptas.⁷³

Aún hubo una oportunidad más para Williams. Durante la Gran Guerra los disparados precios de los frutos del subsuelo excitaron la posibilidad de laborear los caderos de la sierra de La Demanda. *Sierra* gozaba de carácter indefinido y, por tanto, estimaba la vía en su haber liquidador. Trasladado el litigio al Consejo de Estado, éste dictaminó, en julio de 1918, que *Sierra* permanecía como concesionaria del ferrocarril y debía reparar la línea; procediéndose, en caso de incumplimiento, a ser confiscadas las obras por la administración⁷⁴. Volvieron los ardides. Para el arreglo férreo, reanudar las faenas mineras y gestionar con el Ministerio de Fomento el alzado de otro camino de hierro, se dijo formada una sociedad por «elementos ingleses y capitalistas americanos y catalanes»⁷⁵. Durante los primeros días de 1919, Ramón Aguinaga redactó un proyecto para poner en servicio la sección Villafría-Arlanzón. Sin embargo, depositada una fianza de 250.000 Ptas. y solicitada una prórroga, las obras no fueron concluidas⁷⁶.

Vicente Alonso Martínez, natural de Burgos, diputado secular de su provincia y desde 1919 presidente de *Norte*, adquirió el compromiso de recuperar los asuntos de *Sierra*. Tras satisfacer un millón de Ptas. por la licencia del camino y adquirir importantes cotos de carbón, hierro y otros minerales, el 5 de febrero de 1920 se constituyó en Madrid *Ferrocarril y Minas de Burgos* con 7.500.000 ptas. Llegaron administradores de *Norte*, *Banco Urquijo* y grandes hombres de negocio como Federico Echevarría y Gonzalo Figueroa. En esta ocasión, no se restringió ningún medio. Destacados elementos de sondeo y extracción para las minas, valorados los bienes forestales, levantadas estaciones, dos locomotoras volvieron a humear con trenes de trabajo⁷⁷. Desde el

⁶⁹ «Villafría-Monterrubbio», GCH, 24-6-1913, p. 285.

⁷⁰ «La Vasco-Castellana», GCH, 16-7-1914, p. 318 y «Sociedad ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 8-9-1915, p. 401.

⁷¹ «Sociedad ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 24-11-1915 y «La Vasco-Castellana», GCH, 16-1-1916, p. 28.

⁷² «Sociedad ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-5-1916, p. 223. «Quiebra de la Vasco-Castellana», GCH, 24-5-1916, pp. 236-237. La presencia de Pradera entre los obligacionistas despojados, sugiere la hipótesis que el industrial burgalés fue uno de los mayores afectados por los manejos de Williams.

⁷³ «La Vasco-Castellana», GCH, 16-4-1917, p. 175 y «La Vasco-Castellana», GCH, 24-9-1917, p. 426.

⁷⁴ «Ferrocarril de la Sierra de Burgos», GCH, 8-10-1918, p. 448.

⁷⁵ «Ferrocarriles mineros en Burgos», GCH, 16-1-1919, p. 30.

⁷⁶ SANTOS y GANGES (2003).

⁷⁷ «Juntas y Memorias. Ferrocarril y Minas de Burgos, S.A.», GCH, 20-7-1921, p. 242. y «Ferrocarril y Minas de Burgos», GCH, 10-8-1921, p. 269.

6 de febrero de 1922 el cargadero de Villafría, situado en el ferrocarril de *Norte*, quedó habilitado para facturar los bienes de *Ferrocarril y Minas de Burgos*⁷⁸. Dos meses más tarde, todo quedó en suspenso. La oportunidad que concedió la Gran Guerra finalizó. La baja calidad del subsuelo y el retroceso de los precios, no justificaban la explotación minera de La Demanda⁷⁹.

Veintiocho años después de su inicio, las especulaciones de Williams quedaron zanjadas por dos decretos de 3 de noviembre de 1923, que ordenaban la anulación de las concesiones, la pérdida de las fianzas y la demolición de las obras que afectasen a dominio público⁸⁰.

6. LAS LÓGICAS DE UN FRAUDE Y DE UNA ÉPOCA.

No había negocio en la explotación comercial de buena parte de los ferrocarriles secundarios⁸¹. Así, lo comprendían los aventureros que acompañaron a Williams — Otlet, Tetuán, Isla, Carbonell, Aguinaga—, al utilizar estrategias similares. En primer lugar, como otras firmas de la época —*Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios y Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante*—, el inglés recurrió a financiar sus caminos de hierro con obligaciones, sin arriesgar capital alguno. Por otra parte, como estas firmas, Williams necesitaba apoyarse en el poder político, para dar credibilidad a sus proyectos ante los inversores. De este modo, podemos localizar en sus manejos al general Polavieja, Enrique Abella, conde de Albay, conde de Lascoiti, barón del Castillo de Chirel, Castro Casaleiz, duque de Tetuán, Vicente Cantos o Santiago Alba.

Disponiéndose del beneplácito político, las administraciones locales podían completar el capital del camino de hierro mediante ayudas económicas y la cesión de terrenos. Sólo faltaba una ley que, votada en las Cortes por alguien cercano a la sociedad ferroviaria, otorgase todos los ejercicios una garantía de interés al capital invertido su construcción. Ésta se realizaba sin escatimo alguno; porque cuanto más se gastaba, más subvenciones eran otorgadas al promotor.

Había otros negocios colaterales. Los bancos ofrecían el servicio financiero del ferrocarril. Ingenieros como Aguinaga o Carbonell cobraban por sus proyectos. Los consejeros se atribuyeron generosas retribuciones. Y, definitivamente, vendían material férreo. Para construir el Villafría-Monterrubio, el inglés compró cerca de 5.000 Tms de carriles de acero a *Cammell Steel*, una casa que, conforme con las informaciones de la prensa, estaba vinculada a *Richard Preece Williams*⁸².

⁷⁸ «Apartadero de Villafría», GCH, 10-4-1923, p. 124.

⁷⁹ «Minas y ferrocarriles de Burgos», GCH, 20-6-1923, pp. 207-208.

⁸⁰ «Documentos oficiales. Presidencia del Directorio militar. Ministerio de Fomento. Ferrocarriles. Concesión y construcción», GCH, 1-12-1923, p. 408.

⁸¹ Sobre la financiación de los ferrocarriles secundarios en España todavía conocemos poco, aunque hay una aproximación en COBOS ARTEAGA y MARTÍNEZ VARA (2004).

⁸² Nota de Los Transportes Férreos, reproducida en: «El ferrocarril directo de Madrid á Bilbao», GCH, 27-7-1902, pp. 349-351.

Mientras levantaba el ferrocarril de Villafría a Monterrubio, podemos ser benévolo con Williams. Desconocemos quienes estudiaron y apoyaron económicamente su proyecto, pero pronto se reconoció que en la sierra de Burgos, no había ni cantidades, ni calidades de hierro y carbón. Aunque, según el inglés, el fracaso del ferrocarril tuvo una única causa: las elevadas tarifas de *Norte*. Con lógica, suponemos que, antes de establecer sus empresas, Williams estudiaría establecer con *Norte* un acuerdo de transporte para llevar sus minerales a Bilbao. Por tanto, conocía los precios de *Norte* y, en consecuencia, no puede sostenerse que sus tarifas fuesen una sorpresa abusiva contra los intereses de *Sierra*. Además, recordemos que en 1903 se firmó un acuerdo entre *Sierra* y *CAFVC* para transportar por los quince kms. entre Villafría y Arlanzón, a razón de 684.000 ptas. anuales⁸³. Con este dato, tenemos dos opciones para calcular los tráficos estimados en las vías de Williams. Si aplicamos al tramo en alquiler las tarifas de *Norte* entre Villafría y Bilbao —16 ptas. por 170 kms. (base kilométrica 0,0941)—, Williams debería haber acarreado, cuando menos, 484.590 Tms. Si utilizamos el modesto precio que el minero adjudicaba a sus trenes —1,50 ptas. por 67 kms. (base kilométrica 0,0223)—, en este caso, sus cargas sumarían 2.044.843 Tms. anuales. En todo caso, Williams mostró unos valores irreales. Ni disponía de minerales para ser remolcados, ni sus vías hubiesen tenido capacidad de transportar esos tonelajes. Además, sólo dispuso de cuatro locomotoras *Avonside Engine* inadecuadas para los pesados trenes de minerales que debían circular por una línea de poderosas pendientes⁸⁴.

Por tanto, debemos estimar que Williams tenía un plan para lucrarse. En acto de constitución, la *CAFVC* declaró un capital de medio millón de pesetas con objeto de abordar un ambicioso plan de obras; si bien, el diputado Nougues sostuvo ante el Congreso que sólo fueron desembolsadas 200 ptas⁸⁵. Sin capital, la *CAFVC* recurrió a emitir 65 millones de Ptas. en obligaciones. Prometido un superlativo beneficio del 30%, consiguió reunir 7 millones de ptas. y, para mostrar garantías a los inversores, abordó unas pocas obras y el cargadero de Villafría, visibles desde el ferrocarril de *Norte*. Ya, desde el principio de la emisión, la prensa señaló que la *CAFVC* no arriesgaba su capital y, poco más tarde, se difundió la sospecha que el interés de las obligaciones se pagaba con los ingresos generados por la venta de los mismos títulos⁸⁶.

La *CAFVC* no dispuso de concesiones para edificar el ferrocarril de Madrid a Bilbao. A finales de 1908, cuando la firma de Williams estaba en suspensión de pagos, circuló la noticia que iba a comprar las antiguas licencias de Carl Braconier de Madrid a Burgos, pero ni estas, ni ningunas fueron reconocidas por la administración⁸⁷. Además, si nos atenemos a la legalidad, el tren de Villafría a Monterrubio nunca circuló. Los

⁸³ «Comunicado», GCH, 13-7-1902, pp. 327-328.

⁸⁴ En 1905, mientras Williams continuaba prometiendo grandiosas construcciones, el exiguo parque motor de la *CAFVC* menguó. Dos de sus locomotoras fueron vendidas para construir el ferrocarril de *Sierra Menera*. Aranguren (1988).

⁸⁵ «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-1-1909, p. 43.

⁸⁶ «La Compañía Vasco-Castellana», GCH, 19-10-1902, p. 499. El ferrocarril Vasco-Castellano», GCH, 1-2-1904, p. 51 y «Ferrocarril Vasco-Castellano», GCH, 8-6-1904, p. 257.

⁸⁷ «El Vasco-Castellano», GCH, 8-11-1908, p. 522.

pliegos para la concesión de ferrocarriles imponían el reconocimiento de las obras y del material móvil por la Jefatura de Obras Públicas, circunstancia que fue transgredida en el tren burgalés.

Todo debió concluir el 10 de diciembre de 1902. Tras la dimisión del consejero barón del Castillo de Chirel, varios obligacionistas madrileños presentaron una denuncia contra CAFVC⁸⁸. Sin embargo, pese a las reiteradas advertencias en la prensa y Cortes, las estafas de Richard Preece Williams se prolongaron dos décadas.

BIBLIOGRAFÍA

- ARANGUREN, J. (1988): *El ferrocarril minero de Sierra Menera*. Madrid, Aldaba.
- CEBALLOS TERESI, G. (1932): *Historia Económica y Financiera y Política de España, Tomo VI*. Madrid, El Financiero.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los (2002): «Las compañías de los ferrocarriles de Almorox y Tajuña. Tramas económicas y relaciones de poder». En M. BENEGAS; M.J. MATILLA y F. POLO, *Ferrocarril y Madrid: historia de un progreso*. Madrid, Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 77-103.
- COBOS ARTEAGA, Francisco de los y MARTÍNEZ VARA, Tomás (2004): «Spanish Society of Secondary Railways: the Failure of a Major International Project to Create an Additional Railway Network in Spain». Comunicación presentada en *First International Conference of the International Railway History Association*, Semmering.
- CUBILLO PALACIOS, C. (1999): *Las cuevas de Atapuerca y el ferrocarril Villafría Monterrubio. Recopilación histórica y bibliografía*. Documento de trabajo.
- DÍEZ GONZÁLEZ, F. (2002): «Historia del ferrocarril». En M. MORENO GALLO (coor.) *El ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda (Historia y Naturaleza)*. Salamanca, Diputación de Burgos, pp.19-44.
- DOBESON, K.M. (1988): *El ferrocarril Santander-Mediterráneo*. Madrid, Aldaba Ediciones.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier y PINTADO QUINTANA, Pedro (1995): «El Fc. de Monterrubio a Villafría». *ASVAFER*, n.º 32, pp. 10-11.
- *Ferrocarril de vía estrecha y doble directo de Madrid á Santander por Aranda de Duero y Burgos*. Reseña (1894): Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio y PINTADO QUINTANA, Pedro (1995): «Las locomotoras del Fc. de Monterrubio a Villafría». *ASVAFER*, n.º 32, p. 9.
- ISLA, J. (1910): *Ferrocarril directo de Madrid a Valencia. Ley de 1.º de marzo de 1909. Tracción eléctrica. Proyecto presentado al gobierno por Juan Isla Domenech*. Madrid.
- MARQUINA, J. (1940): *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (1858-1939). Tomo I Texto y Gráficos*. Madrid, Espasa-Calpe.
- OLAIZOLA ELORDI, J.; PLAZA MARTÍN, J.A. y PÉREZ AMUCHASTEGUI, P.: *El ferrocarril del Bidasoa*. En prensa.
- *Noticia sobre el ferrocarril de Madrid a Burgos* (1908): Madrid, R. Velasco.
- PINTADO QUINTANA, P. (2001): *El ferrocarril Valladolid-Ariza*. Barcelona, Lluís Prieto Editor.

⁸⁸ «El Vasco-Castellano», GCH, 14-12-1902, p. 591 y «Compañía ferroviaria Vasco-Castellana», GCH, 16-5-1905, pp. 222-223.

- RUBIO MARCOS. E. (2002): «El tren minero en la tradición oral». En M. MORENO GALLO (coor.) *El ferrocarril minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda (Historia y Naturaleza)*. Salamanca, Diputación de Burgos, pp. 45-67.
- SANTOS y GANGES, Luis (2003): «El ferrocarril minero de la Sierra de Burgos y las sociedades de Mr. Richard Preece Williams». Comunicación presentada al *III Congreso de Historia Ferroviaria*, Gijón.
- SOCIEDAD DE LOS FERROCARRILES ELÉCTRICOS: *Memorias*, varios años.
- TORTELLA, T. (2000): *Una guía de fuentes sobre inversiones extranjeras en España (1780-1914)*, Madrid, Banco de España.

Fuentes documentales del Archivo Histórico Ferroviario

- D/327/1. Compañía *MZA*. Servicio Comercial. Expedientes relativos a estudios, informes y noticias sobre ferrocarriles en proyecto.
- S/261/1. Compañía *MZA*. Secretaría de Dirección. Estudio de los proyectos, legislación, subastas, concesiones, apertura de líneas... de ferrocarril de vía ancha, vía estrecha y tranvías.
- S/261/4. Compañía *MZA*. Secretaría de Dirección. Expediente relativo al proyecto de ferrocarril directo de Madrid a Valencia.
- W/23/7. Fondo Wais. Proyectos de creación de líneas de Ferrocarriles Secundarios o Económicos.
- W/34/15. Fondo Wais. Informe de los gastos a realizar por la Compañía del Norte en la construcción de las líneas de Segovia a Aranda de Duero y de Aranda de Duero a Burgos, según el contrato efectuado entre la Compañía del Norte y D. Miguel Muruve.
- W/73/9. Fondo Wais. Proyecto de la línea de Santoña a Aranda de Duero por Burgos.