

El ferrocarril minero de la Sierra de Burgos y las sociedades de Mr. Richard Preece Williams. *Luis Santos y Ganges. Universidad de Valladolid*

El objeto de esta comunicación es dar a conocer algunos entresijos de la proyectación de un ferrocarril desde hace tiempo desaparecido y prácticamente desconocido, que sin embargo es muy referenciado a causa de la traza en trinchera que se construyó en la burgalesa Sierra de Atapuerca, la cual ha permitido -muchas décadas después- que tuvieran lugar los internacionalmente famosos descubrimientos paleontológicos. Pero, a pesar de la relevancia histórica de esta coincidencia, se sabe muy poco de la línea férrea y de quienes la construyeron.

Como enmarque general, digamos que el ferrocarril minero de La Sierra de Burgos arrancó en la última década del siglo XIX, estuvo aparentemente en funcionamiento ordinario en los años del cambio de siglo y rápidamente, en la primera década del siglo XX, entró en crisis, siendo paulatinamente desmantelado desde los años treinta.

El nacimiento del ferrocarril minero se da en un contexto político en el que las administraciones y entidades locales pretendían disponer de líneas férreas que conectaran la capital burgalesa con las comarcas de la provincia y sobre todo con otras ciudades. Era una época en la que el ferrocarril gozaba de un gran prestigio, representación del movimiento raudo y del mercado nacional y el capitalismo que conllevaba el nuevo régimen. A finales del siglo XIX hubo sucesivas iniciativas -incluso proyectos- de ferrocarriles, sobresaliendo las del llamado FC del Meridiano para comunicar Madrid con Santander a través de Burgos. Los poderes locales burgaleses participaron en la mayor parte de estas iniciativas, de la mano fundamentalmente de la Diputación provincial, así como del Ayuntamiento de la capital y de la Cámara de Comercio e Industria. En las décadas interseculares se sucedieron los fracasos de las propuestas de conectar la capital burgalesa con los territorios adyacentes, hacia Santander, hacia Aranda y Segovia, hacia Bilbao, hacia Logroño, etc. Tan sólo hubo una iniciativa que efectivamente se construyera entonces, la del ferrocarril de la Sierra.

En 1895 se presentó una propuesta de construcción de un ferrocarril de vía estrecha, vinculada no ya a los intereses declarados de la Diputación Provincial, sino a particulares y sociedades relacionados con la explotación minera de la Sierra de La Demanda (bajo la iniciativa del británico Richard Preece Williams) que más tarde se asociaron con capitalistas madrileños, vizcaínos y burgaleses. Es el caso del llamado en Burgos ferrocarril de La Sierra, del que hoy en día quedan algunas pocas edificaciones y estructuras y la plataforma de la vía, convertida en buena parte en una vía verde para el ocio y el deporte en la naturaleza.

En el último tercio del siglo XIX diversas sociedades inglesas se venían interesando por los yacimientos de hierro burgaleses de Riocavado, Barbadillo, Miranda y Pancorbo (en 1872 había 5 minas de hierro productivas, una en Barbadillo de Herreros, una en Huerta de Abajo, una en Monterrubio de La Demanda y dos en Pancorbo (ADPBU 240/1). El mineral de hierro extraído de la zona del alto Pedroso se fundía -sirviéndose de coque obtenido de leñas- en el horno alto de Barbadillo de Herreros "La Constancia", obteniendo arrabio o hierro de primera fusión. Y no sólo se trataba de explotar el mineral de hierro, sino que también había numerosas minas de carbón en explotación desde mucho tiempo atrás, aunque la extracción de hulla burgalesa sufrió una fortísima competencia en las décadas interseculares que condujo a la paralización de su extracción. De hecho, el antecedente directo del ferrocarril de La Sierra fue un proyecto de ferrocarril minero en el valle de Juarros. La sociedad explotadora de la mina "La Juarreña" (según parece, la primera mina de carbón en España donde fue usada la dinamita) comenzó el estudio de un "tranvía" desde el molino de San Vicente (próximo

a bocamina, en el término de San Adrián de Juarros) y Brieva hasta San Millán de Juarros e incluso hasta Burgos por la orilla del Arlanzón, mencionado en 1875 por el ingeniero de minas que realizara el proyecto del Ferrocarril de Valmaseda a La Robla, Mariano Zuaznavar, en sus estudios sobre la cuenca carbonífera de Burgos (ADPBU 240/1).

A finales del siglo XIX había censadas en la Sierra burgalesa 75 minas de hierro y 181 minas de carbón (Cubillo, 1988), de tal forma que cabía pensar que un transporte barato y eficiente hacia los centros de consumo tal vez pudiese hacerlas plenamente rentables.

Pues bien, en 1895 entraron en escena dos personajes relevantes, uno local y otro extranjero: por un lado, **Pablo Pradera Astarloa**, vecino de la localidad de Riocavado de la Sierra (Burgos), empresario minero, contratista de obras y experto conocedor de la comarca natural conocida como Sierra de Burgos, quien actuó de consuno y como apoderado del capitalista **Richard Preece Williams**, ciudadano británico de 44 años, soltero, comerciante y natural de Manchester, según el poder notarial de 26 de julio de 1895, ADPBU 240/1 hoja 18.

El día 14 de marzo de 1895, así, Pablo Pradera comenzó las pertinentes gestiones en nombre de la sociedad británica **Richard Preece Williams**, con sede en Londres, ante la Diputación Provincial de Burgos para “construir un ramal de vía férrea [...], el cual partiendo de esta población [...] llegará hasta el límite de esta provincia con la de Logroño pasando por los términos municipales de Villayuda, Ibeas de Juarros, Villasur de Herreros, Uzquiza, Villorobe, Pineda y Monterrubio” destinado a la explotación de minerales en los pueblos de la Sierra de La Demanda (ADPBU 240/1 hoja 1 y 240/4). Es decir, la propuesta de ferrocarril minero podía ser considerada como un ramal del proyecto de ferrocarril meridiano encabezado por el belga Carl Braconier, que en aquellos momentos parecía que iba a construirse, por lo que se construiría desde la Sierra de La Demanda “hasta el empalme del mismo en esta ciudad con la línea en construcción de Madrid a Santoña” (ADPBU 240/1 hoja 2).

Fue de nuevo P. Pradera quien solicitó una subvención en iguales condiciones a las pactadas por la Diputación con C. Braconier, de tal manera que el estudio de la línea sería por cuenta de R. P. Williams mientras que la ley de concesión la gestionaría la Diputación. Así, en un segundo escrito del 1 de mayo de 1895, P. Pradera propuso que la Diputación satisficiera la subvención en plazos anuales de 50.000 pta a partir de los 20 años después de terminadas las obras (el costo total sería de 12.500 pta/km), comprometiéndose R. P. Williams a garantizar el proyecto con un depósito de 30.000 pta siempre que obtuviera un rédito anual del 2% hasta su devolución (ADPBU 240/1 hojas 3 y 4, y 240/4). Pero en sesión de 22 de mayo de 1895, la Diputación acordó que no podía otorgar la subvención solicitada por Pradera “bajo el fundamento de los grandes gastos y obligaciones que la Diputación tiene sobre sí...”. Además, aun en el caso de que pudiese comprometerse una partida presupuestaria –eso sí, tras haberse construido el ferrocarril de Madrid a Santoña-, la Diputación sólo se interesaría por una “línea en condiciones apropiadas para la circulación de trenes de viajeros y mercancías y asimismo se obligarán a poner en movimiento los tres de esta clase necesarios a las necesidades que esos servicios reclamen y que en todo caso los harán compatibles con la circulación de trenes destinados a la explotación minera” (ADPBU 240/1 hojas 8 y 9, y extracto del acta de la sesión en el BOP de Burgos de 25 de junio de 1895, bajo el título “Ferrocarril minero de vía estrecha de Burgos a Monterrubio”).

El 1 de noviembre de 1895 Pablo Pradera entregó en Burgos la Memoria, los planos, el presupuesto y las condiciones facultativas del **PROYECTO DE FERROCARRIL MINERO DE VÍA ESTRECHA DESDE ESTA CIUDAD AL LÍMITE DE LA PROVINCIA CON LA DE LOGROÑO** (ADPBU 240/1 hoja 17), cuyo autor desconocemos: realmente no se conoce

casi nada del proyecto de Burgos a Monterrubio, porque en abril de 1896 se le devolvieron a P. Pradera los planos, memoria, presupuesto, pliegos de condiciones y demás documentos del proyecto (ADPBU 240/1 hoja 55) al no llegar a ningún acuerdo, razón por la que no consta en el fondo administrativo de la Diputación Provincial, y porque más tarde desaparecieron todos los materiales al respecto de las sociedades formadas.

Este primer proyecto de ferrocarril minero de vía estrecha presentado por Pradera presentaba su traza, pues, entre Burgos y Monterrubio, con una longitud de 72'388 km y un presupuesto de obras y material móvil de 10.334.067 pta, solicitándose una subvención de 12.500 pta/km (es decir, 904.853 pta) a razón de 50.000 pta/año en 18 años (ADPBU 240/1 hoja 10) para el peticionario, la compañía británica *Richard Preece Williams*.

El 12 de noviembre, la Comisión de ferrocarriles de la Diputación recomendaba a su presidente que procediese “en este asunto con suma prudencia y discreción para no obligarse a contraer nuevos compromisos sino en cantidad y para el tiempo en que la sea fácil cumplir religiosamente” (ADPBU 240/1 hoja 21). En resumen, no tenían suficientes dineros. Además, estudiado el proyecto por la Diputación, se apreció que el presupuesto podría estar inflado. Al ser comparados los presupuestos del FC Burgos-Monterrubio con el FC Burgos-Bercedo formado en 1893 por la Diputación, resultaba que la subvención total del primero ascendía a las 142.791 pta/km mientras que la del segundo era de 73.378 pta/km. De ahí que la comisión especial de la Diputación concluyera que “no es creíble que el verdadero presupuesto de la obra del ferrocarril minero ascienda a esa suma tan crecida” (ADPBU 240/1 hoja 24).

Con todo, la Comisión de Ferrocarriles de la Diputación Provincial propuso las siguientes bases (ADPBU 240/1 hoja 27):

1º. Ferrocarril de servicio público de vía estrecha y doble de Burgos a Monterrubio, con un plazo de construcción de 5 años y un servicio mínimo a prestar de 2 trenes por sentido y día de viajeros.

2º. El plazo de 5 años empezaría a contar desde la publicación en la Gaceta del Decreto de concesión definitiva.

3º. R. P. Williams constituiría el depósito obligatorio y cumpliría las condiciones exigidas por la concesión.

4º. La Diputación pediría en nombre de R. P. Williams la concesión definitiva y una vez obtenida la transferiría con todos sus derechos corriendo todos los gastos por cuenta de Williams.

5º. Se fijaría el plazo de 2 años desde la firma del contrato y la obtención de la concesión.

6º. Transcurrido ese plazo podría prorrogarse o no el compromiso, no respondiendo la Diputación del depósito constituido.

7º. En el plazo de 3 meses tras la firma del contrato, Williams consignaría en valores públicos la cantidad de 30.000 pta como garantía.

8º. La Diputación se comprometería a subvencionar con 7.500 pta/km con un máximo de 72 km aunque resultasen realmente más.

9º. Si no se terminaran las obras, además de las 30.000 pta, los trabajos efectuados pasarían a pertenecer a la Diputación en primera hipoteca.

10º. La Corporación Provincial no haría el primer pago de la subvención hasta pasados 20 años de explotación total de la línea y siempre y cuando “tenga extinguidos sus compromisos con Mr. Braconier” y llegado tal momento, pagaría la Diputación 30.000 pta anuales hasta completar el total, siempre y cuando se mantuviese en funcionamiento.

11°. La empresa ferroviaria se comprometería a no llevar como precio de transporte de mineral más de 2 céntimos por Tm y km.

12°. “La misma empresa ferroviaria se obliga a construir, conservar y favorecer en la capital de Burgos toda clase de talleres, depósito de máquinas, material móvil, de minerales y demás necesario para el sostenimiento de la línea proyectada”.

13°. La empresa se obligaría a transportar por Burgos todo el mineral que arrancara de las cuencas de la Sierra de La Demanda.

14°. La empresa se comprometería a que sus precios de transporte de viajeros y de mercancías no excederían nunca de los marcados en las tarifas generales de Norte.

La Diputación de Burgos aprobó el dictamen de la Comisión de Ferrocarriles en la sesión del 13 de noviembre de 1895, admitiendo dos enmiendas del presidente J. Manuel Gutiérrez Ballesteros (que la concesión definitiva la solicitase Williams a su favor y que no se pudiera exigir responsabilidad a la Diputación si no le fuese posible satisfacer la anualidad correspondiente) y acordando otras: en relación con la doble vía, que fue considerada innecesaria, con el número mínimo de trenes que sería el preciso, adaptado la demanda, con la retirada de la fianza una vez construidas las dos primeras secciones, con la subvención ascendida a 10.000 pta/km y con el pago final a razón de 40.000 pta/año. Sin embargo, las condiciones eran a todas luces excesivas, por lo que Pradera comunicó el 12 de diciembre que no aceptaban las bases: “importa más a sus intereses y le es conveniente en mayor grado, utilizar exclusivamente sus propios recursos para la construcción de un ferrocarril destinado a la explotación de la industria minera y para su uso particular” (ADPBU 240/1 hoja 51).

Así, el proyecto definitivo de la vía de ancho métrico no fue Burgos-Monterrubio, sino Monterrubio-Villafría, y no fue un ferrocarril de servicio general, sino un ferrocarril minero de uso particular. El 11 de abril de 1896, el ingeniero jefe de Obras Públicas de Burgos, Mariano Martín Campos, remitió a la Diputación el proyecto y expediente relativos al **FERROCARRIL MINERO DE MONTERRUBIO DE LA DEMANDA A VILAFRÍA**.

La concesión de los 72 km de vía métrica del ferrocarril minero data del 5 de junio de 1896 (Bent, 1998, 71) y la Real Orden del Ministerio de Fomento de concesión para la ocupación de los terrenos de dominio público para la construcción del ferrocarril minero de vía estrecha de Monterrubio a Villafría del 10 del mismo mes (Díez, 2002, 23, y Gaceta de Madrid del 14 de junio de 1896). La construcción del ferrocarril minero Monterrubio-Villafría fue inaugurada el 12 de julio en el término de Ibeas de Juarros (ADPBU 240/1), aunque realmente no se avanzó en la construcción inmediatamente, pues las obras comenzaron en Barbadillo de Herreros tres meses después.

El 30 de noviembre de 1896, Julián Casado, vecino de Burgos y representante en el Senado, firmó una carta abierta al Ayuntamiento de Burgos en el *Diario de Burgos*, que venía a decir que, si entre Ibeas y Burgos hay 14 kilómetros y entre Ibeas y Villafría hay 11, y como el valle del Arlanzón es más llano aunque acaso la expropiación fuese más cara, el Ayuntamiento de Burgos podría abonar la diferencia para modificar el proyecto: “Y nada, en su caso, de tarifas, ni de vía doble, ni de transportes de acá ni de acullá. Sencillamente, Monterrubio a los Vadillos o a Santa Dorotea, por Ibeas. Lo demás, ello vendrá. Lo importante es tener carriles y ser cabeza de línea”. Ello movió a que el capitular Dancausa rogara al Ayuntamiento, dos días más tarde, que estudiara el medio de conseguir que el ferrocarril minero sustituyera Villafría por Burgos como estación de empalme con la línea del Norte (AMB 13-438).

En este nuevo clima político generado con la intervención del senador Casado, el 13 de enero de 1897, el mismo Richard Preece Williams, concesionario del Ferrocarril Minero de Villafría a Monterrubio, expuso a la Corporación Municipal las condiciones de que sería por cuenta del Ayuntamiento todo el coste de los terrenos y la mitad del

presupuesto de la prolongación. Y el día 18, Pablo Pradera Astarloa escribe la tercera propuesta de bases a la Diputación, no ya para lanzar el tendido a Burgos sino para dar a la línea el carácter de servicio general. Propuso que la Diputación satisficiera una subvención de 12.500 pta/km una vez construido el ferrocarril y declarado de servicio general –con una longitud máxima de 65 km a efectos de cómputo–, que las gestiones para la declaración de servicio general –una vez terminado el ferrocarril de Monterrubio a Villafría– fueran por cuenta de la Diputación, y que la estación de Burgos dependería de las negociaciones con el Ayuntamiento, consideradas independientes del acuerdo (ADPBU 240/1 hoja 57).

Sin embargo, la Comisión Especial de Ferrocarriles del Ayuntamiento, considerando que había diferencias significativas entre la propuesta de Julián Casado y las bases de Richard P. Williams, propuso que fueran desestimadas las proposiciones de Williams el día 11 de febrero, lo que fue aprobado por el pleno municipal el día 24 (AMB 13-438). Y el día 13 la Diputación aprobó el dictamen de la Comisión, que reprodujo con ligeras modificaciones las bases del 12 de noviembre de 1895, que no habían sido aceptadas por P. Pradera en su momento: ferrocarril de servicio público de una sola vía, ya sea estrecha o ancha, traza de Burgos a Monterrubio; plazo de 5 años a contar desde la concesión definitiva a Williams; mínimo de 1 tren por sentido y día para viajeros; plazo de 1 año para obtener la concesión desde la firma del contrato; fianza de 30.000 pta. en metálico o efectos públicos; subvención de 7.000 pta/km con 65 km máximo; constitución como garantía de los trabajos efectuados; libramiento del primer pago a razón de 30.000 pta/año pasados 20 años de explotación siempre y cuando la Diputación tuviese extinguidos sus compromisos con Braconier; limitación de tarifas del transporte de mineral relacionadas con las de Norte o Braconier; obligación de construir en Burgos toda clase de talleres, depósito de máquinas, material móvil, de minerales y demás necesario para el sostenimiento de la línea; obligación de contratar a obreros de la provincia, y limitación de tarifas de transporte de mineral a no más de 2 céntimos por tonelada y kilómetro (ADPBU 240/1 hoja 68 y ss.).

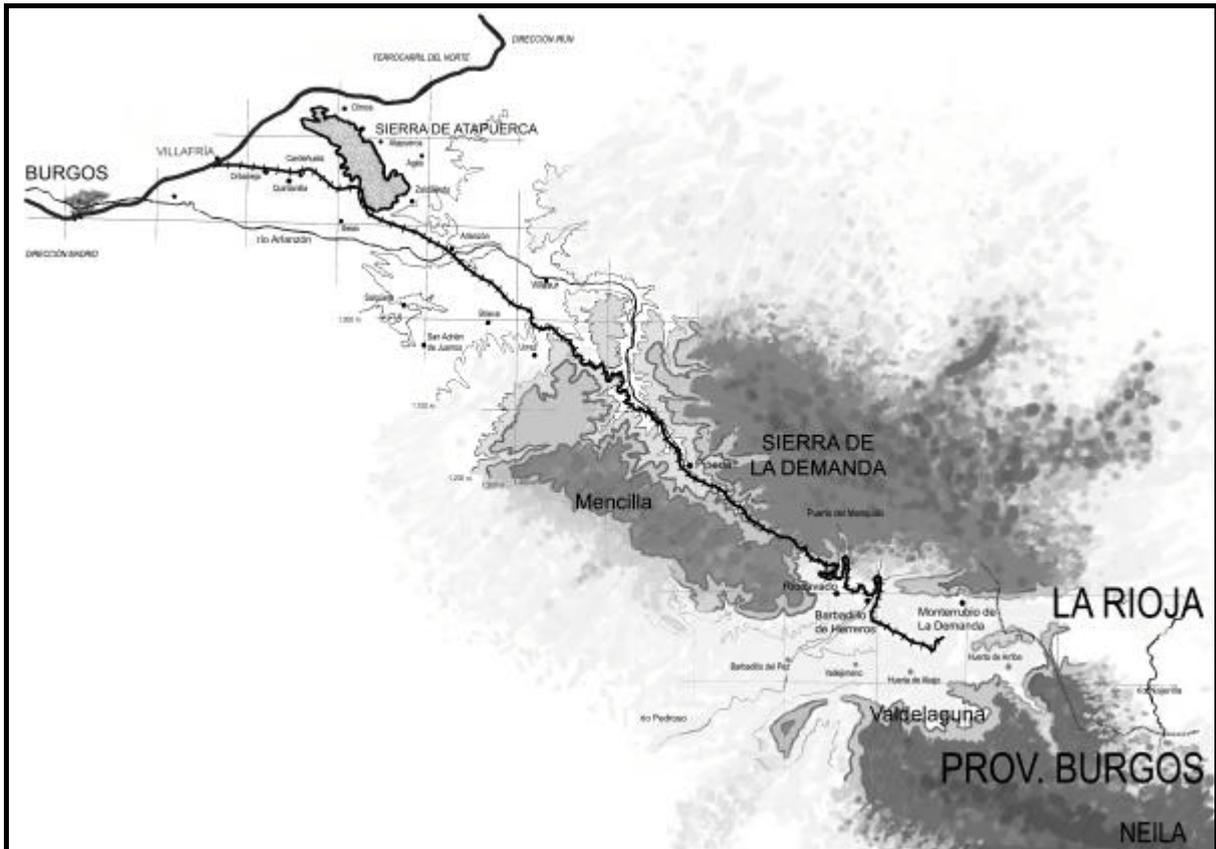
De nuevo, P. Pradera se negó a aceptar las bases provinciales, exponiendo el 6 de marzo que habrían de “limitarse a la construcción por su exclusiva cuenta y a la explotación particular y privada de la línea, con arreglo a la concesión a su favor otorgada” (ADPBU 240/1 hoja 74). Y aunque la Cámara Oficial de Comercio de Burgos se dirigió a la Diputación el 20 de septiembre de 1897 “para recomendarle con especial interés, se emplace en esta Capital la estación del Ferrocarril Minero, por entender esta Corporación que puede ser altamente beneficioso a los intereses de la localidad”, la negociación ya se había terminado (ADPBU 240/1 hoja 78).

En marzo de 1899 comenzaron las obras del ferrocarril minero en el término de Riocavado y en 1900 era ya la sociedad minera *The Sierra Company Limited*, con sede en Londres, creada en aquel año y dirigida también por R. P. Williams, la que continuaba las obras en la Sierra de La Demanda mientras se estudiaban y adquirían algunas minas de hierro (ADPBU 240/1 y Díez, 2002, 26).

El trazado de la vía era necesariamente tortuoso, adaptándose sobremanera al relieve y sirviéndose de tres túneles, un puente y algunas estructuras menores para salvar un desnivel máximo de unos 500 metros, entre los 890 m de altitud en Villafría y los aproximadamente 1.375 m del túnel del Manquillo). En primer lugar se debía ascender por la cuenca alta del río Pedroso (términos de Monterrubio, Barbadillo y Riocavado) hacia el puerto de El Manquillo –superado mediante un túnel de unos 640 metros–, que da paso al alto valle del Arlanzón, para lo que debió construirse un túnel de medio kilómetro. Posteriormente, la vía se dirigía a Pineda y descendía por las laderas de la sierra de Mencilla, cruzando el río en el pueblo de Arlanzón mediante un puente aún

existente. En dirección a Villafría, la vía abandonó en el término de Ibeas de Juarros la plausible dirección recta y forzó su traza con varias curvas que alargaban el recorrido y exigían labrar varias trincheras en las calizas cretácicas de una modesta estructura anticlinal denominada Sierra de Atapuerca. Desconocemos las razones de este particular rodeo, ciertamente enigmático; un rodeo sólo parcialmente justificable en la necesidad de obtención de piedra para el balasto y en el mínimo coste de ocupación de los terrenos. Algo que en cualquier caso ha tenido una importancia científica capital, al descubrir unos paleorrelenos kársticos mesopleistocenos con un registro fósil de extraordinario potencial que está proporcionando numerosos y muy relevantes avances paleoantropológicos.

VÍA DEL FC MINERO DE MONTERRUBIO DE LA DEMANDA A VILLAFRÍA



Fuente: elaboración propia sobre la base del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000.

La función del nuevo ferrocarril no era sino transportar minerales de hierro, carbones y otros graneles desde la Sierra de La Demanda hacia los centros de consumo: la capital de la provincia y sobre todo las siderurgias vizcaínas. Para ello, se precisaba de la relevante participación de la compañía de los caminos de hierro del Norte de España mediante el itinerario Madrid-Miranda-Bilbao. Pero, una vez construida una parte de la línea y pretendiendo su puesta en funcionamiento parcial, *The Sierra* no llegó a ningún acuerdo en sus negociaciones con Norte sobre las tarifas y condiciones de transporte de los minerales. Era éste un fracaso determinante en el negocio.

Así, en junio de 1900, **John Harry White**, en representación de *The Sierra*, solicitó al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas la concesión para la construcción de un **FERROCARRIL DE SERVICIO PARTICULAR ENTRE PINEDA DE LA**

SIERRA Y LA RÍA DE BILBAO, por Agés, Briviesca, Pancorbo y Berberana (Díez, 2002, 27). No sólo se trataba de disponer de un modo propio de trasladar los minerales entre La Demanda y la Ría del Nervión, sino que además se pretendía que fuese de vía ancha, es decir, posiblemente con vistas a solicitar más tarde su conversión a servicio general y formar parte de un ferrocarril directo de Bilbao a Madrid, una idea plausible en la coyuntura de aquel momento y en la que los personajes de *The Sierra* eran unos adelantados.

En este mismo año, las Diputaciones de Vizcaya y de Burgos entablaron contactos para la construcción de una línea de vía métrica entre Burgos y Bercedo, en el Ferrocarril Hullero de La Robla a Bilbao. Pero esta propuesta era en cierto modo competidora de la ideada por *The Sierra*, de modo que interesaba aunar fuerzas e intereses, buscando tanto anular la propuesta de Williams como interesar una alianza. De hecho, en un escrito del presidente de la Diputación de Vizcaya al de la de Burgos por el que manifestaba su apoyo a la línea Burgos-Bercedo, añadió “que inclinará el ánimo a la Sociedad Preece Williams a que demita de su proyecto de ferrocarril de Monterrubio a Bilbao con el fin de unir, el que desde primero de dicho puntos ha de dirigirse a Villafría, con el que la Diputación trata de construir de Burgos a Bercedo” (ADPBU 232/1). Y pocos días más tarde, el arandino director de Obras Públicas, Diego Arias de Miranda, en una carta al burgalés Félix Cecilia Ortúzar le expresaba: “Creo yo que si se logra que la Compañía Inglesa del Ferrocarril Minero sustituya su proyecto de ir directamente a Bilbao por otro que vaya desde Burgos a Bercedo, será muy fácil construir esta nueva línea, y por otra parte, si las Diputaciones de Burgos y Segovia unidas realizan con decisión y energía su acuerdo de promover la construcción de la línea de Segovia a Aranda, se tendrá también hecha una buena parte del trazado total, quedando sólo a cargo de la Diputación el comprendido entre Aranda y Burgos, lo cual ya es una empresa mucho más fácil y hacedera” (ADPBU 234/16 legajo 40). Así, a lo largo de 1901 las Diputaciones intentaron formar una sociedad para construir el ferrocarril de vía estrecha y directo de Burgos a Bilbao, pero no consiguieron llegar a acuerdos mínimamente sólidos.

Es en este año de 1901 cuando parece ser que se dieron por terminadas las obras del ferrocarril minero. Sin embargo, extrañamente dos años después (en mayo de 1903), se registraron quejas del Ayuntamiento de Riocavado ante la Diputación por haber invadido esta vía férrea el camino y cañada de Barbadillo de Herreros a Pineda de La Sierra por Riocavado, que se resolvieron administrativamente en junio del siguiente año, cuando el Visitador General de Ganaderías y Cañadas de Burgos solicitó al Gobernador de la Provincia que obligase a la empresa del ferrocarril minero a que dejase expeditas las servidumbres de paso (ADPBU 240/1). De este modo, tal vez las obras del Monterrubio-Villafría, con muy diversos ritmos, no dejaron de ejecutarse hasta 1903.

Y el 2 de diciembre de 1901 se constituyó en Bilbao la **Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana –CAFVC–** con el fin de construir el **FERROCARRIL DIRECTO BURGOS-BILBAO**, una variante de la concesión de Pineda a la Ría de Bilbao. Era una línea cuyo proyecto tampoco conocemos pero de la que se decía que acortaba una treintena de kilómetros respecto al recorrido que debía efectuar Norte, y cuyo autor nos es del mismo modo desconocido. Tal vez pudiera ser –al menos en enero de 1903 y con motivo del proyecto de la estación principal de Burgos– el que fue ingeniero de CAFVC, **Hugo Guillermo S. Bird**, si bien en 1904 era ya **J. Martínez Velasco** quien figuraba como ingeniero de la compañía cuando ésta presentó los planos de la estación de Burgos (AMB 13-440).

Aunque al principio se pretendía construir un directo de Burgos a la Ría de Bilbao, algún tiempo después se habló del **FERROCARRIL MADRID-BURGOS-BILBAO**, incluso

en vía doble. La suscripción de capital de CAFVC fue todo un éxito, acompañada la nueva sociedad del apoyo de conocidos políticos nacionales y de un sector de la burguesía vizcaína (Bent, 1998, 73, y Díez, 2002, 28). Una de las primeras gestiones de la Vasco-Castellana o CAFVC fue adquirir las concesiones del frustrado FC del Meridiano otorgadas en el trayecto Madrid-Burgos, así como solicitar la de Burgos a Santovenia de Oca para enlazar con el ferrocarril minero ya existente (Díez, 2002, 29). En 1902 el FC Minero de la Sierra estaba oficialmente en explotación pero ya era a todas luces evidente “la insuperable dificultad del precio demasiado elevado que exige Norte para llevar el mineral de hierro desde Villafría a Vizcaya” (ADPBU 240/1). Mediante contrato celebrado en Bilbao el 25 de mayo de 1903 (Cubillo, 1998), *The Sierra* arrendó su ferrocarril a CAFVC. De este modo, R. P. Williams podía hablar tanto en el nombre de la sociedad homónima, como en el de *The Sierra* o en el de CAFVC. Se encontraba a principios de 1902 este personaje en una situación de privilegio como promotor de un gran ferrocarril directo, con la credibilidad de sus trabajos de años anteriores (no aparecía como un especulador de concesiones, sino como un inversionista, empresario minero y constructor efectivo de un ferrocarril) y con una sociedad bien capitalizada. Fue entonces cuando gestionó convenios por separado con el Ayuntamiento y con la Diputación de Burgos, que cristalizaron tras la Real Orden de 31 de enero de 1902 que autorizó la transferencia del ferrocarril de Pineda de la Sierra a la Ría de Bilbao desde *The Sierra* a CAFVC.

El 14 de enero de 1902, Williams, en aquel momento vecino de Londres, dirigió una instancia a la Diputación Provincial de Burgos exponiendo que la CAFVC se proponía construir y explotar el “ferrocarril minero de uso particular de Pineda de la Sierra al Puerto de Bilbao, con objeto de transportar los minerales procedentes de las minas que posee en las provincias de Burgos y Logroño la Compañía Anónima Inglesa *Sierra Company Limited*” (respecto al cambio de denominación de la sociedad minera desde *The Sierra Company Limited* hasta “Compañía Anónima Inglesa *Sierra Company Limited*”, nada podemos aportar sino anotar el hecho).

R. P. Williams propuso, conecedor del interés provincial en un ferrocarril Aranda-Burgos-Bercedo, que estaría dispuesto a obtener de la compañía constructora la modificación siguiente: 1- que Pineda-Arlanzón-Briviesca-Bilbao fuese de servicio general, 2- que la cabeza de línea se trasladase de Pineda a la Ciudad de Burgos, 3- solicitar la concesión de un ramal de Burgos a Aranda, 4- solicitar permiso para modificar el ancho a vía estrecha, 5- un mínimo 2 trenes de pasajeros por día y sentido en la relación Burgos-Bilbao, 6- la línea sería de doble vía si se obtuviesen auxilios suficientes, y 7- de los 3 cargaderos del Nervión ya adquiridos, uno de ellos sería para viajeros. Para ello, la Diputación de Burgos debía comprometerse con los siguientes “auxilios”: 1- la propiedad y posesión de todos los terrenos precisos en la provincia libres de gastos y retribuciones, 2- una subvención de 12.500 pta/km en la provincia pagadera en dos plazos, uno al completar los trabajos de cada kilómetro y otro al abrirse al público cada sección, y 3- de tratarse de doble vía, la subvención aumentaría a 18.750 pta/km de línea (véanse ADPBU 240/2 y el artículo “Ferrocarril Bilbao-Burgos-Aranda”, que trata de la llamada proposición Williams, en el *Diario de Burgos* del 24 de enero de 1902).

Quince días más tarde, Williams, que sabía de la sensibilidad de la Diputación por la conexión ferroviaria de Burgos con La Ribera (sobre todo con Aranda de Duero), se comprometió a hacer inmediatamente los estudios necesarios para construir “un ramal ferroviario de Aranda a Burgos pasando por Lerma, comprendiéndose en éste un servicio con Roa” y a solicitar enseguida la concesión y a comenzar su construcción dentro de los plazos que se establecieren. (ADPBU 240/2).

A lo largo de este mes de enero de 1902, Williams también negoció unas bases contractuales con el Ayuntamiento de Burgos, con el fin de ubicar una estación principal de la futura línea. Desde octubre de 1901, como director gerente de *The Sierra*, Williams venía gestionando las condiciones y subvenciones para construir en Burgos la estación de cabecera del proyecto de ferrocarril minero de Pineda a la Ría de Bilbao, y a partir del 31 de enero de 1902 como representante de CAFVC para la estación principal y pasante del **FERROCARRIL DE ARANDA Y ROA A BILBAO Y PINEDA DE LA SIERRA PASANDO POR BURGOS Y ARLANZÓN**. Este mismo día el Ayuntamiento tomó el acuerdo de aceptar el convenio concretado en ese mes y dos días después la Cámara de Comercio, que estimaba beneficiosa y necesaria la construcción del ferrocarril Aranda-Burgos-Bilbao de Mr. Williams, recomendaba a la Diputación que también llegara a un acuerdo. De esta manera (véase el extracto del acta de la sesión extraordinaria de la Diputación de este día 7 de febrero de 1902, publicado en el BOP de Burgos núm. 34, de 28 de febrero de 1902), la sesión extraordinaria de la Diputación Provincial de Burgos de 7 de febrero aprobó lo siguiente:

- 1- subvención a Williams con 3 millones de pta,
- 2- pago de una sola vez a los 3 meses de abierto en su totalidad al servicio público el ferrocarril Bilbao-Burgos-Lerma-Aranda y Roa,
- 3- la línea sería de vía estrecha sencilla de Burgos a Aranda y Roa y de vía doble de Burgos y Pineda a Bilbao,
- 4- Williams se comprometía a pedir y obtener la ley de concesión del Burgos-Lerma-Aranda/Roa en el término de un año, ya construirla en plazo,
- 5- Williams tendría un año de plazo para obtener la autorización para convertir Pineda-Bilbao en línea de vía estrecha doble y de servicio general,
- 6- Williams se comprometía a trasladar la cabeza de la línea de Pineda a Burgos, de manera que la sección de Pineda a Arlanzón no fuese sino un ramal,
- 7- un mínimo de dos trenes por sentido y día para viajeros en Bilbao-Burgos-Aranda,
- 8- uno de los cargaderos en la Ría del Nervión de *The Sierra* se dedicaría al servicio general,
- 9- un plazo de 3 meses para firmar el contrato, y
- 10- un plazo de 3 meses sin retirar proposiciones (ADPBU 240/2).

Era Williams quien defendía la vía doble para Burgos-Bilbao, pues la Diputación estimaba que no era necesaria. Según el expediente 240/2 de ADPBU, la línea tendría un recorrido estimado de 200 km (120 entre Burgos y Bilbao y 80 entre Burgos y Aranda), para los que Williams pedía 4.288.000 pta, frente a los 3.000.000 que la Diputación ofreció. El 24 de febrero Williams dio el visto bueno y dos días más tarde la Comisión provincial acordó otorgar la escritura pública.

El 26 de abril de 1902, en un telegrama al representante de la Diputación Félix Cecilia, Richard P. Williams comunicó que ya poseía la “autorización legislativa para construir la línea de Aranda a Burgos. Estudios para ramal Roa espero queden pronto terminados”. El 5 de mayo Williams envió un oficio a la Diputación en nombre de la sociedad Vasco-Castellana aclarando que la línea Burgos-Bilbao sería “de una o dos vías según convenga a la empresa concesionaria de la subvención” (ADPBU 240/2).

En la temprana fecha del 28 de mayo, el ingeniero de Obras Públicas provincial remitió a efectos de información pública el proyecto presentado por CAFVC de una **SECCIÓN DE FERROCARRIL DE VÍA ANCHA Y SERVICIO Y USO PARTICULAR, QUE PARTIENDO DE SANTOVENIA, EN EL MINERO DE PINEDA DE LA SIERRA A BILBAO, Y DESPUÉS DE CRUZAR EL DE MONTEARRUBIO A VILAFRÍA TERMINE EN ESTA CIUDAD DE BURGOS**. Con un recorrido por los municipios de Santovenia, Zaldueño, Ibeas de Juarros, Cardeñajimeno, Castrillo del Val, San Medel, Villayuda y Burgos, no se trataba aún de

un ferrocarril de servicio general, porque se pretendía conseguir la autorización del cambio de ancho y de uso con posterioridad.

El 27 de septiembre de 1902, una Real Orden autorizó a ocupar el dominio público con el “ferrocarril minero de servicio y uso particular de Burgos a Santovenia y enlace con el ferrocarril de Pineda de la Sierra” (publicada junto con el pliego de condiciones particulares de 30 de julio, en la Gaceta de Madrid de 9 de octubre de 1902). Y el 19 de octubre de 1902 se procedió, con toda solemnidad e incluso con cierta pompa, a la inauguración oficial de las obras de CAFVC en la ciudad de Burgos, con la participación de numerosas autoridades, si bien los trabajos en realidad no comenzaron hasta la primavera del año siguiente (Díez, 2002, 31), que apenas duraron hasta 1905 en puntos concretos de la provincia.

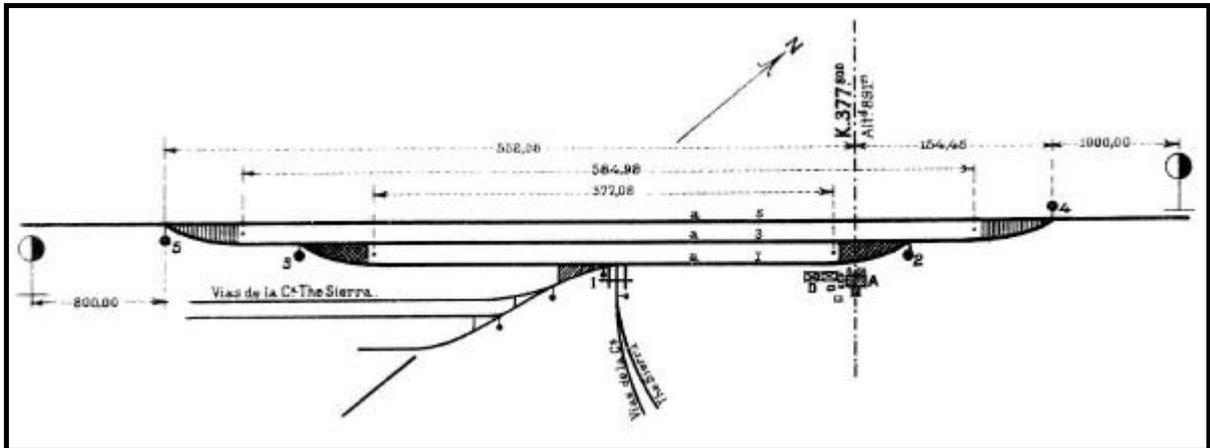
El 26 de octubre de 1906, ante el supuesto incumplimiento de Williams en la obtención de la concesión del Burgos-Aranda/Roa en el plazo de un año -es decir, antes de marzo de 1903-, la Diputación de Burgos acordó la caducidad de la subvención concedida y la comunicación de la resolución y publicación en la Gaceta de Madrid y en los Boletines Oficiales de Vizcaya y Burgos. El 17 de noviembre, Francisco Herrero y Juan Pérez Díez interpusieron ante el Ministro de la Gobernación un recurso de alzada contra este acuerdo acerca de la caducidad de la subvención (Francisco Herrero a nombre de R. P. Williams como contratante con la Diputación respecto a la subvención y Juan Pérez Díez en nombre de la Compañía Anónima Ferroviaria Vasco-Castellana como adquirente de los derechos o concesionaria de Mr. Williams, según los respectivos poderes notariales que remitieron el 7 de diciembre de 1906). La Diputación estimó que el acuerdo no era recurrible ante el Ministerio de la Gobernación, dado que se trataba de un asunto de su exclusiva competencia, que el Ministerio carecía de competencia para conocer de las reclamaciones contra acuerdos de las Diputaciones, y que los perjudicados podrían siempre acudir a los tribunales (ADPBU 240/2).

El 17 de mayo de 1907, por Real Orden del Ministerio de la Gobernación transcrita por el Gobernador Civil a la Diputación, se desestimó por improcedente el recurso. Sin embargo, según los considerandos de la Real Orden, la Ley de concesión estaba aún vigente a juicio de la Dirección General de Obras Públicas y su titular era CAFVC. Al parecer, la concesión, que fue otorgada a Luis Zapata y Manuel Lavaggi en 1892, pasó a ser concedida a Carl Braconier en 1895, transferida a Richard P. Williams el 24 de mayo de 1902 y a su vez a CAFVC el 29 de agosto de 1902. Es decir, el supuesto incumplimiento de contrato en nada afectaba al registro del Ministerio; algo que ya había ocurrido con la línea de Segovia a Burgos y su concesionario Miguel Muruve. De ahí que el 11 de junio de 1907 el juez de instrucción de Burgos comunicara al presidente de la Diputación de Burgos el exhorto del Juzgado de Instrucción del Distrito del Ensanche de Bilbao, pidiendo fuera remitido testimonio literal del acta o actas por virtud de las cuales se acordó conceder y se concediera a la Compañía Ferroviaria Vasco-Castellana, subvención para la construcción de un ferrocarril (ADPBU 240/2).

Pero en este mismo mes de 1907 se materializó una denuncia por estafa contra la CAFVC y sus gestores, en virtud de la cual se destapó un sonoro escándalo a nivel nacional, sobre todo por las personalidades políticas implicadas en esta sociedad, entre ellas, el general Camilo Polavieja del Castillo, quien fuera Comandante General del VII Distrito (o sea, capitán general de Burgos) en 1893, héroe en diversos conflictos bélicos (el último, Filipinas) y político exitoso del cambio de siglo. En agosto de 1909 la CAFVC se hunde y en 1910 ocurre lo mismo con *The Sierra*, que tenía suspendidas las labores mineras, caducados en buena parte los permisos de investigación minera y paralizado el ferrocarril. En julio de 1910 se dictó un auto judicial de procesamiento

contra Mr. Williams, quien ya había salido del país, no llegando la declaración de quiebra de la CAFVC hasta 1917 (ADPBU 240/1; Bent, 1998, 73, y Díez, 2002, 33-34).

ESTACIÓN DE VILAFRÍA EN 1912



Fuente: NORTE, Planos esquemáticos de las estaciones, 1912. Obsérvense las vías de *The Sierra* enlazando con la estación de Villafría de la Compañía del Norte desde el este.

El ferrocarril minero de La Sierra estuvo paralizado durante años (incluso en 1913 fue prohibida la circulación debido a su pésimo estado), hasta que en 1920, en un contexto histórico de euforia por el aumento del precio del carbón, se constituyó en Madrid la **Sociedad Anónima Ferrocarril y Minas de Burgos**, con el ferrocarril minero como aportación de uno de los socios, Alfonso Torres, que la había obtenido directamente de *The Sierra* (ADPBU 240/1). De los 68'70 km del proyecto de ferrocarril minero de servicio particular, existían entonces realmente unos 40 km.

Según la Memoria del ejercicio de 1920 de esta Sociedad, se aprobó la transferencia de la concesión a Ferrocarril y Minas de Burgos por Real Orden de 16 de julio de 1920. Y el 12 de octubre dieron comienzo las obras para rehabilitar el ferrocarril tras haber hecho un proyecto de reconstrucción de la línea en su Sección Primera, Villafría-Arlanzón, de 16 km, el apeadero de Villafría y los talleres de Arlanzón. Tal proyecto fue firmado por el ingeniero de caminos Ramón de Aguinaga en enero de 1919 (Cubillo, 1998).

En agosto de 1920, Ferrocarril y Minas de Burgos solicitó la cesión de terrenos en Villafría de Burgos para la instalación de almacenes, talleres y depósitos del ferrocarril de Villafría a Monterrubio. Un plano de este proyecto de 1920 se encuentra en AHP de Burgos O.P.-1316, con los siguientes títulos: "Línea de Villafría a Monterrubio, Proyecto de apartadero en la estación de Villafría, k^o 377⁷⁹⁹ de la línea de Madrid a Irún, escala 1:1.000". El Ayuntamiento de Villafría finalmente cedió, en enero de 1921, 210.011 m² de terrenos supuestamente improductivos por un precio de 2.900 pta (AMB 13-462).

En 1921 la sociedad adquirió las minas de Alarcia y otras más, pero no logró poner el ferrocarril minero en funcionamiento regular ni explotar los yacimientos, aunque la Memoria de la Sociedad del ejercicio de 1921 afirmaba que "en cuanto pudo pasarse por la trinchera de Atapuerca y el Terraplén de Montecillo la Cía. estableció la circulación de trenes". Pero en diciembre de este año se conocieron los sondeos negativos del Instituto Geológico, lo que provocó la paralización de los trabajos.

Una Real Orden de 3 de noviembre de 1923 dispuso la anulación de la autorización de ocupación del dominio público por el ferrocarril minero (autorización dada por Real

Orden de 27 de septiembre de 1902), la pérdida de la fianza y la demolición de las obras que afectasen al dominio público (AHP de Burgos, OP-1316). En 1926 Ferrocarril y Minas de Burgos fue adquirida por otra sociedad, pero el abandono no tuvo ya marcha atrás, y entre los años treinta y cuarenta se produjo al parecer su desmantelamiento de hecho (Rubio, 1998, 38-41, y Esteve, 1999, 19-20), primero el levantamiento ilegal de los carriles por parte de algunos vecinos serranos y, más tarde, en 1950, “los restos que aún quedan del ferrocarril se levantan con un permiso que obtiene un oficial del ejército” (ADPBU 240/1).

Como conclusión, el ferrocarril minero de *The Sierra* y las empresas subsiguientes de Mr. Williams, podrían ser considerados desde una doble perspectiva: ya como una sociedad basada en la extracción minera y su transporte barato hacia los centros de producción industrial, que paulatinamente abre su negocio al ferrocarril de interés general (buscando subvenciones o cambio del tipo de inversión), o ya un trabajado “montaje” para hacer efectiva una relevante estafa. Algo que nos es muy difícil de conocer. En cualquier caso, visto desde hoy, la capacidad de extracción de carbones y minerales de hierro a precios competitivos en La Demanda no justificaba la inversión ferroviaria, es decir, los supuestos de partida o bien eran erróneos o bien no tenían importancia si se consideraban como excusas para negocios ulteriores.

Archivos consultados y Bibliografía:

ADPBU - ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS. Real Monasterio de San Agustín, calle Madrid 24, 1ª planta, 09001 Burgos.

AHP de Burgos - ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE BURGOS. Casa de Cultura, Plaza San Juan s/n, 1ª planta, 09004 Burgos.

AMB - ARCHIVO MUNICIPAL DE BURGOS. Palacio de Castilfalé, calle Fernán González núm. 56, 3ª planta, 09003 Burgos.

ARANGUREN CASTRO, Javier (1988): *El Ferrocarril Minero de Sierra Menera*. Aldaba Ediciones. Madrid. 190 p.

BENT, Mike (1998): *Narrow Gauge Rails through the Cordillera*. Semaphore Press, Chichester (West Sussex, Gran Bretaña). 144 p.

COLCHEN, Michel (1974): *Géologie de la Sierra de la Demanda: Burgos-Logroño (Espagne)*. Memoria del Instituto Geológico y Minero de España, Servicio de Publicaciones del Ministerio de Industria. Madrid. 2 vol.

COMPAÑÍA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA (1912): *Planos esquemáticos de las estaciones*. Norte, 4ª División de Vía y Obras. Imprenta y Litografía de Bernardo Rodríguez, Madrid.

CUBILLO PALACIOS, Clemente (1998): “**El ferrocarril Minero Villafría-Monterrubio de la Demanda. Aportaciones históricas**”, conferencia del 11 de julio de 1998, con motivo del Programa conmemorativo del 20º Aniversario del inicio de las excavaciones en la Sierra de Atapuerca por parte de Emiliano Aguirre, *La Sierra de Atapuerca 20 años después 1978-1998*. Organizado en Ibeas de Juarros (Burgos) por ACAHIA y el Ayuntamiento. Videgrabación proporcionada por Carlos Saiz.

CUBILLO PALACIOS, Clemente (1999): “**El ferrocarril Minero Villafría-Monterrubio de la Demanda**”, p. 53-57 en *Atapuerca. Nuestros antecesores*, Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, Junta de Castilla y León, y Museo Nacional de Ciencias Naturales –CSIC-. Salamanca. 222 p.

- ESTEVE GARCÍA, Juan Pedro & CILLERO HERNÁNDEZ, Alberto (1999): *El ferrocarril Directo de Burgos y sus Accesos a Madrid*. Serie Monografías del ferrocarril núm.11, Lluís Prieto Editor, Barcelona. 272 p.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, Javier A. & PINTADO QUINTANA, Pedro (1995): ‘**El F.C. de Monterrubio a Villafría**’, en la revista *Asvafer*, núm. 32, de enero-marzo de 1995. Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril. Valladolid.
- FERROCARRIL Y MINAS DE BURGOS S.A. (1921): Junta General de Accionistas celebrada el 28 de junio de 1921. Memoria del Consejo de Administración. Acuerdos de la Junta. Ejercicio de 1920. Gráficas Reunidas. Madrid. 15 p.
- FERROCARRIL Y MINAS DE BURGOS S.A. (1922): Junta General de Accionistas celebrada el 29 de junio de 1922. Memoria del Consejo de Administración. Acuerdos de la Junta. Ejercicio de 1921. Gráficas Reunidas. Madrid. 19 p.
- GÓMEZ, José A. & PINTADO, Pedro (1995): “**Las locomotoras del FC. de Monterrubio a Villafría**”, en la revista *Asvafer*, números 32, de enero-marzo, y 33, de abril-junio. Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril.
- GONZÁLEZ BUENO, Marta (1997): *Ferrerías de La Demanda burgalesa*. Diputación Provincial de Burgos. Burgos. 127 p.
- JIMÉNEZ VEGA, Miguel (2002): *Guía de vías verdes (volumen 2)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya Touring Club. Madrid.
- LOZANO SÁNCHEZ, R. (1918): ‘**Datos para el estudio de la región hullera de la provincia de Burgos**’, p. 145-164 en *Boletín del Instituto Geológico de España*, tomo XXXIX.
- MÉNDEZ, Pablo (1998): *Burgos s. XX: 100 años de luces y sombras*. Edit. Librería Berceo. Burgos. 330 p.
- MORENO GALLO, Miguel –coord.- (2002): *El ferrocarril Minero de Villafría a Monterrubio de la Demanda (Historia y Naturaleza)*. Diputación Provincial de Burgos. Burgos. 187 p. Véanse sobre todo las aportaciones de Fernando Díez González, Francisco Javier Ayala-Carcedo y Elías Rubio Marcos.
- PATAC, Ignacio (1918): ‘**Estudio geológico-industrial de la cuenca carbonífera de Burgos**’ en *Boletín Oficial de Minas y Metalurgia* núm. 16. Madrid.
- REOYO DÍEZ, José Luis (1969): *Explotaciones mineras en la provincia de Burgos durante la centuria 1850-1950*. Publicaciones de la Institución Fernán González. Burgos. 118 p.
- RIBERA i FAIG, Estanislao (1988): *Historia del interés anglosajón por la geología de España*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid. 522 p.
- RUBIO MARCOS, Elías (1998): ‘**El centenario de un tren (14 abril 1996)**’, p. 35-41, en *Burgos en el recuerdo - 2* Recopilación de reportajes publicados en “Diario 16 Burgos” entre 1992 y 1996. Burgos. 267 p.
- RUBIO VELASCO, Cándido (2001): *Barbadillo de Herreros*. AGALSA, “Sierra de la Demanda”, Ayuntamiento de Barbadillo de Herreros y Junta de Castilla y León. Burgos. 421 p.
- SAMPELAYO, P. H. (1949): *Criaderos de mineral de hierro de la Sierra de la Demanda (Burgos y Logroño)*. Revista de la Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de Madrid, edición con motivo de su centenario, t. 9. Madrid. 51 p.
- ZUAZNAVAR y ARRASCAETA, Mariano de (1876): ‘**Algunos datos de la cuenca carbonífera de Juarros, en la provincia de Burgos**’, en *Bol. Com. Mapa Geol. Esp.*, 3. Madrid.

WEBS:

— www.abuaf.com/minero

- www.atapuerca.com/yacimientos/trinchera.htm
- www.mundofree.com/sierradeatapuerca
- www.ucm.es/info/paleo/ata/fotos/historia

< III CONGRESO DE HISTORIA FERROVIARIA >
Siglo y medio de ferrocarril en Asturias



PRESENCIA DE HONOR
S.A.R. el Príncipe de Asturias



FUNDACIÓN PRÍNCIPE DE ASTURIAS
CULTURA, EDUCACIÓN Y DEPORTE
Programa de Estudios

Escuela de las Escuelas de España



Universidad
de Oviedo

Gijón / 23 + 24 de SEPTIEMBRE / 2003