

EL FERROCARRIL DE VILLALBA A EL BERROCAL

ANTECEDENTES GEOGRAFICOS

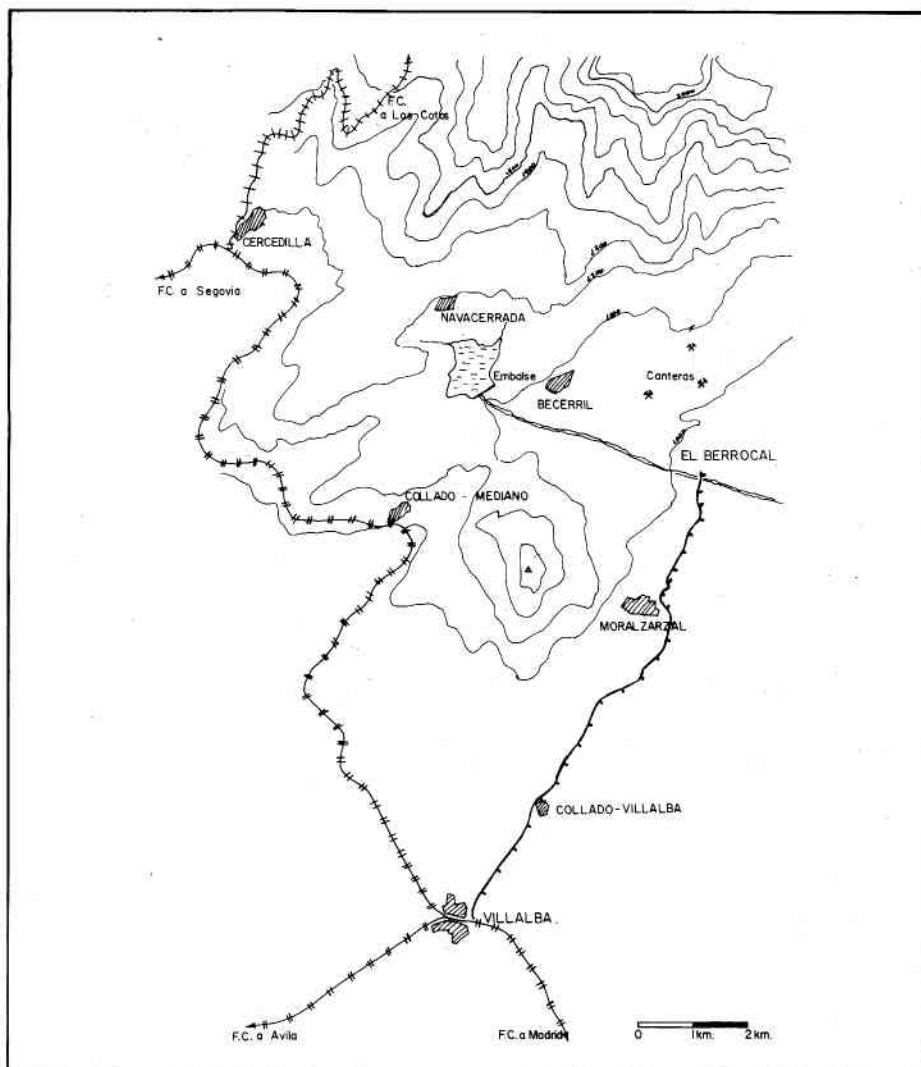
La Sierra de Guadarrama, importante conjunto montañoso del sistema central, es la frontera natural entre las provincias de Avila y Segovia al Norte, y Madrid al Sur. Y el pueblo de Villalba de Guadarrama, base del ferrocarril objeto de nuestro estudio, está situado en la amplia hoya que forma en su extremo Oeste la citada Sierra, en la provincia de Madrid.

El área de Villalba de Guadarrama es un terreno entrellano en la cota próxima a 900 m de altitud sobre el nivel del mar, con encinas y prados (en los que abunda el ganado vacuno), en el que varios arroyuelos forman el río Guadarrama. Gracias a esos prados se sostiene lo fresco del clima, y el caudal que sale de las grietas del granito (aunque no es de copiosos manantiales) forma muchas y deliciosas fuentesecillas.

La hoya de Villalba es el punto desde donde mejor y más cerca se domina dicha parte montañosa central. A levante culmina la Maliciosa, elevado frente rocoso, con las cumbres gemelas de las Cabezas de Hierro Mayor y Menor que, como todas las más altas de la Sierra se componen de neís que se elevan por encima de los 2.200 metros; y a poniente, El Escorial y sus montes próximos, límite occidental de la Sierra de Guadarrama.

El paisaje era, hasta hace pocos años, una delicia y un remanso de paz, pero modernamente ha sido absolutamente degradado por la especulación de los terrenos y por la construcción de una ciudad que ha desbordado la denominación de pueblo y se ha convertido en una concentración muy desmedida de viviendas.

Esquema general de la línea Villalba-Berrocal.



Desde el punto de vista de este trabajo, baste decir que aunque el terreno de casi toda la Sierra de Guadarrama es granítico, la mejor piedra para la construcción correspondía, entre otras, a la zona de "El Berrocal", en la cuenca del arroyo Samburriel o de Navacerrada, dentro de la hoya de Villalba. Y a finales del pasado Siglo XIX y comienzos del actual había gran demanda en Madrid de piedra granítica para la construcción y para el pavimentado de calles con adoquín, además de losas y bordillos (en sustitución del antiguo pavimento con cuñas); con ello, esta zona geográfica muy próxima a Madrid, y muy despoblada, tomó un auge importante, llevándose la piedra desde las distintas canteras a las estaciones ferroviarias (Alpedrete, Collado Mediano, Zarzalejo, etc., además de Villalba) acarreada en carretas tiradas por bueyes.

ANTECEDENTES FERROVIARIOS

Ferroviamente, Villalba de Guadarrama es nudo de relativa importancia desde Norte (1) inaugurase el 1 de julio de 1.888 la línea que uniría su eje básico Madrid-Avila-Valladolid-Burgos-Vitoria-Irún con la ciudad de Segovia.

En Villalba de Guadarrama confluyen, pues, tres trazados ferroviarios en vía ancha normal española: en el lado sur, por la meseta, la vía a Madrid; y en el lado norte, cruzando la Sierra de Guadarrama por dos

(1) : La *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* se constituyó por escritura pública de 29 de diciembre de 1858, ante el notario de Madrid don Vicente Blanco Bahamonde. Su capital social fundacional se fijó en 380 millones de reales, equivalente a 100 millones de francos franceses.

puntos distintos, las vías a Avila y a Segovia.

Finalmente, también a Villalba de Guadarrama llegaba, (desde el noreste en esta ocasión) una pequeña línea construida en vía estrecha y de ancho inferior al metro (exactamente, 800 mm, un ancho poco común), procedente de El Berrocal, en la misma ladera serrana de la hoya de Villalba y muy próximo a Moralarzal y a Becerril de la Sierra. "El Berrocal" eran unas canteras de magnífica piedra de granito para todo uso, y su explotación (como la del pequeño ferrocarril) era ejercida inicialmente por la misma *Compañía del Norte* con un doble fin: su propio abastecimiento, y el suministro de granito a Madrid.

Esta pequeña línea, (que no se correspondía en absoluto con su proyecto original de ser el primer tramo en vía ancha normal es-

5001.—MERCANCÍAS.—Discrecional

V. M. 14.6 Km. 11 kilómetros, en 1 hora 20 minutos V. C. 8.2 Km.

Distancias		Velocidad	Tiempo concedido	ESTACIONES	Vía de entrada	Horas de			Cruzamientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
De Villalba	Inter-medias					llegada	parada	salida		
"	0.6	20	3	Villalba.....	"	"	"	8. "	→ 5004	"
0.6	0.2	"	2	Km. 0,625 (p. a n.)..	"	8. 3	5	8. 4	"	"
0.8	0.3	"	2	Km. 0,784 (p. a n.)..	"	8.10	5	8.15	"	"
1.1	0.6	"	3	Km. 1,131 (p. a n.)..	"	8.17	5	8.22	"	"
1.7	1.3	"	6	Km. 1,652 (p. a n.)..	"	8.26	5	8.30	"	"
3.0	1.5	"	6	Km. 2,964 (p. a n.)..	"	8.36	5	8.41	"	"
4.5	3.3	"	12	Km. 4,505 (p. a n.)..	"	8.47	5	8.52	"	"
7.8	3.2	"	11	Km. 7,764 (p. a n.)..	"	9. 4	5	9. 9	"	"
11.0				Berrocal.....	"	9.20	"	"	→ 5002	"
Totales 0 ^h 45						0 ^h 35				

5002.—MERCANCÍAS.—Discrecional

V. M. 14.6 Km. 11 kilómetros, en 1 hora 20 minutos V. C. 8.2 Km.

Distancias		Velocidad	Tiempo concedido	ESTACIONES	Vía de entrada	Horas de			Cruzamientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
De Berrocal	Inter-medias					llegada	parada	salida		
"	3.2	20	11	Berrocal.....	"	"	"	10.15	→ 5001	"
3.2	3.3	"	12	Km. 7,764 (p. a n.)..	"	10.26	5	10.31	"	"
6.5	1.5	"	6	Km. 4,505 (p. a n.)..	"	10.43	5	10.48	"	"
8.0	1.3	"	6	Km. 2,964 (p. a n.)..	"	10.54	5	10.59	"	"
9.3	0.6	"	3	Km. 1,652 (p. a n.)..	"	11. 5	5	11.10	"	"
9.9	0.3	"	2	Km. 1,131 (p. a n.)..	"	11.13	5	11.18	"	"
10.2	0.2	"	2	Km. 0,784 (p. a n.)..	"	11.20	5	11.25	"	"
10.4	0.2	"	2	Km. 0,625 (p. a n.)..	"	11.27	5	11.32	"	"
11.0	0.6	"	3	Villalba.....	"	11.35	"	"	→ 5003	"
Totales 0 ^h 45						0 ^h 35				

5003.—MERCANCÍAS.—Discrecional

V. M. 14.6 Km. 11 kilómetros, en 1 hora 20 minutos V. C. 8.2 Km.

Distancias		Velocidad	Tiempo concedido	ESTACIONES	Vía de entrada	Horas de			Cruzamientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
De Villalba	Inter-medias					llegada	parada	salida		
"	0.6	20	3	Villalba.....	"	"	"	12.30	→ 5002	"
0.6	0.2	"	2	Km. 0,625 (p. a n.)..	"	12.33	5	12.38	"	"
0.8	0.3	"	2	Km. 0,784 (p. a n.)..	"	12.40	5	12.45	"	"
1.1	0.6	"	3	Km. 1,131 (p. a n.)..	"	12.47	5	12.52	"	"
1.7	1.3	"	6	Km. 1,652 (p. a n.)..	"	12.55	5	13. "	"	"
3.0	1.5	"	6	Km. 2,964 (p. a n.)..	"	13. 6	5	13.11	"	"
4.5	3.3	"	12	Km. 4,505 (p. a n.)..	"	13.17	5	13.22	"	"
7.8	3.2	"	11	Km. 7,764 (p. a n.)..	"	13.34	5	13.39	"	"
11.0				Berrocal.....	"	13.50	"	"	→ 5004	"
Totales 0 ^h 45						0 ^h 35				

5004.—MERCANCÍAS.—Discrecional

V. M. 14.6 Km. 11 kilómetros, en 1 hora 20 minutos V. C. 8.2 Km.

Distancias		Velocidad	Tiempo concedido	ESTACIONES	Vía de entrada	Horas de			Cruzamientos y alcances de trenes	Tiempo para la tracción
De Berrocal	Inter-medias					llegada	parada	salida		
"	3.2	20	11	Berrocal.....	"	"	"	14.40	→ 5003	"
3.2	3.3	"	12	Km. 7,764 (p. a n.)..	"	14.51	5	14.56	"	"
6.5	1.5	"	6	Km. 4,505 (p. a n.)..	"	15. 8	5	15.13	"	"
8.0	1.3	"	6	Km. 2,964 (p. a n.)..	"	15.19	5	15.24	"	"
9.3	0.6	"	3	Km. 1,652 (p. a n.)..	"	15.30	5	15.35	"	"
9.9	0.3	"	2	Km. 1,131 (p. a n.)..	"	15.38	5	15.43	"	"
10.2	0.2	"	2	Km. 0,784 (p. a n.)..	"	15.45	5	15.50	"	"
10.4	0.2	"	2	Km. 0,625 (p. a n.)..	"	15.52	5	15.57	"	"
11.0	0.6	"	3	Villalba.....	"	16. "	"	"	→ 5001	"
Totales 0 ^h 45						0 ^h 35				

El libro de itinerarios de Villalba a Berrocal. Los dos únicos trenes de mercancías grafiados tardaban oficialmente 1 hora y 20 minutos en recorrer los 11 km.

pañola del ferrocarril a Segovia por La Granja de San Ildefonso), denominada *Villalba-Berrocal* (en anagrama, V.B.) es hoy el objeto de este estudio.

Pero, como se ha dicho, no fue originalmente proyectado para ese exclusivo trazado y con el ancho de vía con el que luego se construiría. En efecto, en 1875 don Marcelino Martínez presentó un proyecto de ferrocarril de ancho normal entre la estación de Villalba y las canteras de El Berrocal, primer tramo de una línea férrea entre Villalba y Segovia por La Granja, proyecto que fue cedido al vizconde de San Javier, quien logró su aprobación por ley de 11 de abril de 1876 e, incluso, consiguió su concesión a perpetuidad por R. O. de 20 de abril siguiente.

La concesión fue revalidada el 11 de marzo de 1880, dándose una prórroga de 16 meses para su construcción y autorizando al concesionario para modificar el ancho de la vía. El 9 de mayo de 1881 fue concedida una nueva prórroga, y el 24 de mayo del mismo año *Norte* compró la concesión por 12.000 pesetas, transferencia que fue autorizada el 25 de junio siguiente.

Norte construyó la línea con un ancho de vía de 0,80 y una explanación de 2,630 m. Y entre los días 14 y 18 de abril de 1883 se verificó la confrontación de la línea por los ingenieros de la División de Ferrocarriles y los delegados de la compañía propietaria, inaugurándose el 30 de mayo de 1883, un año y un día antes que el ferrocarril de Medina a Segovia, y cinco años, un mes y un día antes de que lo fuera el de Villalba a Segovia por Cercedilla y El Espinar, ambos de *Norte*.

La construcción, incluyendo el material móvil, costó nueve millones de pesetas.

Renfe heredaría las líneas citadas (vía ancha y vía estrecha) en 1941 (2), después de una primera etapa comenzada en 1939 durante la cual se hizo cargo el gobierno de la gerencia y de la explotación de la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (como de las otras dos grandes, *M.Z.A.* y *Oeste-Andaluces*). (3)

La línea de El Berrocal fue clausurada por acuerdo del Consejo de Ministros de 6 de Julio de 1956.

EL FERROCARRIL DE VILLALBA A EL BERROCAL

Para el suministro de balasto de granito a su línea y para atender las previsiones de tráfico de piedra de granito del proyecto (cifradas en 20.000 t anuales, y con previsiones de duplicarse pronto y de triplicarse en breve plazo) *Norte* explotó las canteras de la zona de El Berrocal, punto próximo al pueblo de Becerril de la Sierra. El transporte del balasto se hacía a través de este ferrocarril.

Inicialmente, el hecho de acercar los carriles ferroviarios a las más importantes canteras de piedra de granito fue de gran beneficio para la capital: las carretas tiradas por bueyes no podían hacer el acarreo del trenecillo. Pero, desgraciadamente, la demanda de granito fue disminuyendo desde que empezaron a sustituirse los adoquines de granito por otros más duraderos, de basalto y procedentes de las canteras de Colmenar Viejo (a donde llegaba, como se sabe, otro tren inicialmente pedrero) y a sustituirse también las losas de las aceras por pavimento continuo de hormigón.

La vida de este pequeñísima línea ferroviaria duró exactamente 74 años y 6 meses, y transcurrió bajo dos propietarios distintos: *Norte* durante los primeros 56 años, y *Renfe* durante los últimos 19 años, con la salvedad ya comentada de la explotación por el propio Ministerio de Obras Públicas desde abril de 1939 a enero de 1941.

No se han encontrado datos referentes a su explotación económica en los primeros años, pero se sabe que hacia los años veinte circularía un tren por las mañanas durante todos los días laborables, que pasaría a ser alterna en los años treinta. En 1929,

además, se puso en explotación una cantera de piedra machacada en Moralarzal y durante un cierto tiempo circuló otro tren por las tardes que, al no tener apartadero en Moralarzal, circulaba de vacío hasta El Berrocal.

El trenecillo atravesaba una zona muy despoblada; el censo de 1921 daba estos datos:

Villalba de Guadarrama:	1.716 habitantes;
Manzanares el Real:	496 habitantes;
Moralzarzal:	804 habitantes;
Becerril de la Sierra:	641 habitantes;
Boalo-Cerceda-Matalpino:	518 habitantes.

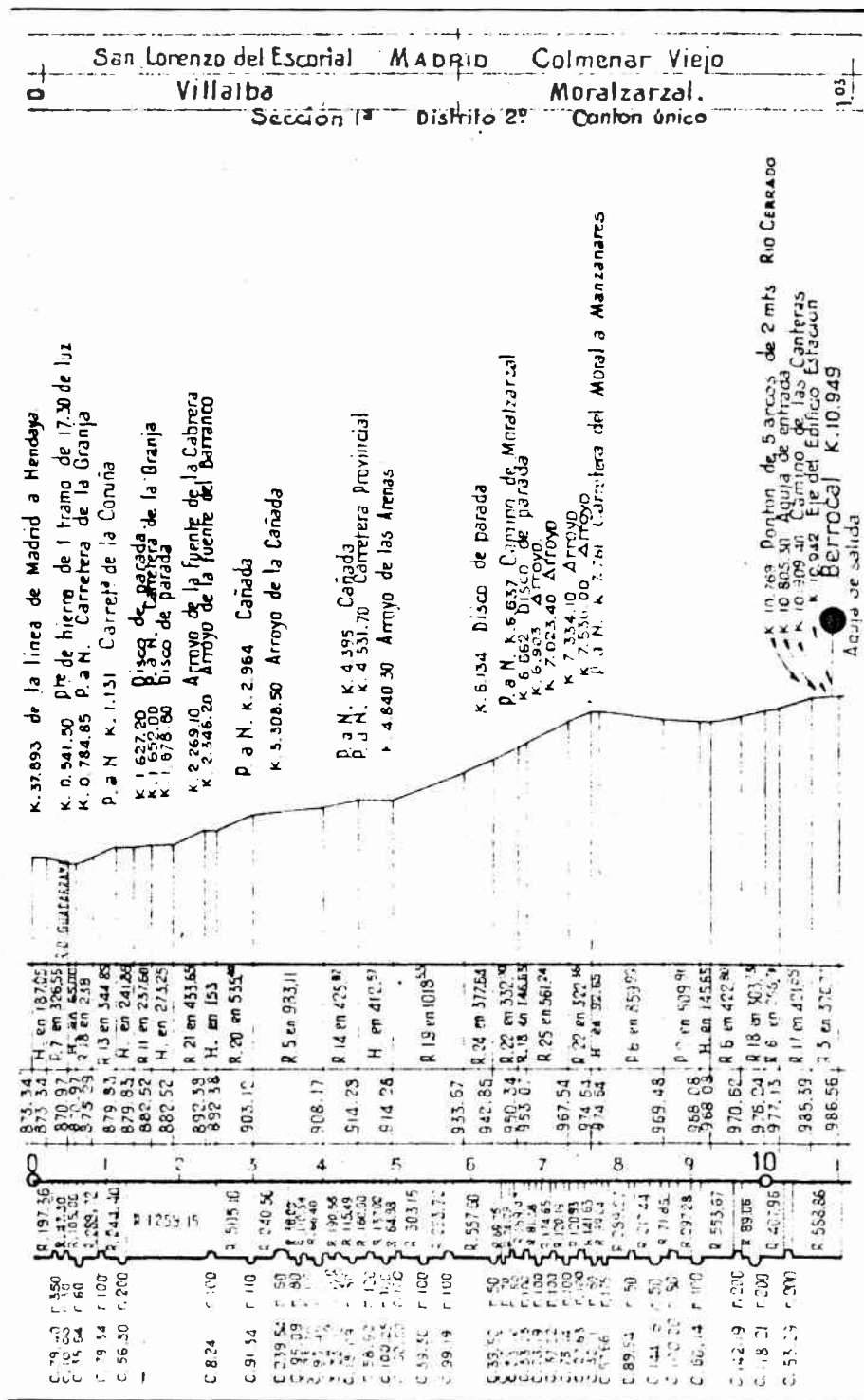
Por este motivo, *Norte* no tenía previsto prestar servicio de viajeros en esta línea, como se ha comentado, y por ello nunca tuvo ni coches ni un horario predeterminado. Sin embargo, los montañeros madrileños lo usaban esporádicamente (cuando veían circular a sus trenes y por el simple procedimiento de subirse a los vagones) para acercarse desde Villalba a la ladera sur de la Maliciosa, y desde allí acceder con mayor facilidad si cabe a las Guarramillas. Debe recordarse que hasta el 12 de julio de 1923 no se inauguraría el "eléctrico" de Cercedilla al Puerto de Navacerrada, que mejoró sensiblemente los accesos al eje de la Sierra, accesos que hasta entonces se hacían a través del trenecillo objeto del presente artículo o desde Colmenar Viejo, a donde se llegaba desde Cuatro Caminos (en Madrid), utilizando el otro pequeño ferrocarril citado, y que indefectiblemente terminaban en una gran caminata.



El puente construido en hierro en Villalba, en la época en que funcionaba el ferrocarril. (Colección Javier Aranguren.)

(2) : La denominada "Ley de bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera", de 24 de enero de 1941, fue la disposición definitiva para el rescate de las concesiones ferroviarias, por parte del Estado, de las líneas de ancho normal español.

(3) : La Ley de 8 de mayo de 1939, que no fue propiamente de incautación pero que equivalía a ello, apartó a los titulares de los altos puestos (Consejos y Directores Generales) de las compañías ferroviarias, y nombró sus sustitutos al libre albedrío del entonces Ministro de Obras Públicas (Alfonso Peña Boeuf) y del Director General de Ferrocarriles (Gregorio Pérez Conesa). De esta forma se inicia la denominada "primera fase" del rescate de las concesiones ferroviarias por el Estado.



Perfil longitudinal de la línea.

No era rentable, además, pensar en tráfico de viajeros ajenos a la zona, como los veraneantes o los excursionistas: el autobús ya competía duramente con el ferrocarril, y Villalba era un centro importante de distribución de viajeros llegados por tren entre todos los pueblos serranos próximos al trazado de nuestro trenecillo.

EL TRAZADO DE LA LÍNEA FERROVIARIA

Esta modestísima línea tenía una longitud de casi 11 kilómetros, transcurriendo su primera mitad por el término municipal de Villalba de Guadarrama (partido de San Lorenzo de El Escorial), y su segunda mitad por el de Moralzarzal (partido de Colmenar

Viejo), siempre en la provincia de Madrid.

El origen lo tenía situado en el kilómetro 37,893 de la línea de vía ancha Madrid-Irún, al lado de la misma estación ferroviaria de Villalba de Guadarrama, en horizontal y a la cota de 873,34 m, desde donde partía ascendiendo para ganar la divisoria entre los ríos Guadarrama y Manzanares, descendiendo después en zig-zag hasta el arroyo Samburriel (realmente, San Murriel), afluente del Manzanares. Y su final estaba en la zona llana denominada El Berrocal, a la cota de 986,56 m. a 10,949 km de Villalba en dirección a Moralzarzal (la vía pasaba al lado del pueblo) y muy próxima a Becerril de la Sierra.

El perfil longitudinal: rampas y pendientes

El trazado tenía una rampa media de 10,34 milésimas para subir los 113,22 metros de diferencia de cota entre Villalba y El Berrocal, perfil realmente suave y además favorable a la circulación de trenes cargados procedentes de las canteras y descargados en sentido inverso.

De los 10.949,40 metros de recorrido, en sentido Villalba-El Berrocal, sólo 1.571,02 m lo eran en horizontal (el 14,35 %) y 1.696,45 m en pendiente (el 15,49 %); los restantes 7.681,93 m eran rampa, lo que supone un 70,16 % de su trazado (Ver perfil longitudinal).

Obras de fábrica: puentes y pontones

Destacan una sola obra de fábrica importante y otra de muy relativa importancia, dentro de ser realmente pequeñas en comparación con las normales de un ferrocarril: un puente metálico cuyo eje estaba situado en el P.K. 0,541,50 (sobre el río Guadarrama, en el mismo pueblo de Villalba) y un pontón en el P.K. 10,769,00 (sobre el río Cerrado, después llamado Samburriel o de Navacerrada) a poco más de 36 metros antes de la aguja de entrada a la estación de El Berrocal).

El puente de hierro era de un tramo, de 17,30 metros de luz, que desde la clausura del ferrocarril se viene utilizando pero ya como paso peatonal para salvar el río Guadarrama (ver fotografías, una en estado original y otra en la actualidad), y su cota (la más baja del trazado) era de 870,97 m. El pontón, sobre el río Samburriel tenía cinco arcos de 2 metros cada uno, a la cota de 985,38 m.

Además de las dos obras citadas como las más importantes del trazado, existían 8 pequeñas tajeas para salvar otros tantos arroyos:

P.K. 2,269,10 Arroyo de la Fuente de la Cabrera.

P.K. 2,346,20 Arroyo de la Fuente del Barranco.

P.K. 3,308,50	Arroyo de la Cañada.
P.K. 4,840,30	Arroyo de las Arenas.
P.K. 6,903,00	Arroyo (sin nombre).
P.K. 7,023,40	Arroyo (sin nombre).
P.K. 7,334,10	Arroyo (sin nombre).
P.K. 7,536,00	Arroyo (sin nombre).

Pasos a nivel

El trazado ferroviario cruzaba una vez la antigua carretera de La Coruña (P.K. 1,131,00); una vez la entonces denominada carretera de la Granja (hoy denominada de Villalba a Segovia por el puerto de Navace rrada) (P.K. 0,784,85); dos veces la carretera provincial de Villalba a Manzanares el Real (P.K. 1,652,00 y P.K. 4,531,70); una vez el entonces camino de Moralarzal (P.K. 6,637,00); otra la carretera de Moralarzal a Manzanares el Real (P.K. 7,761,00); y, finalmente, el Camino de las Canteras del Berro cal (P.K. 10,909,40). De todos los cruces ci tados, únicamente el último no tenía "paso a nivel" propiamente dicho y no estaba por ello debidamente protegido.

El paso a nivel del P.K. 0,784,85 era una curva y con peralte, y resultaba por ello muy peligroso para "bicis" y "motos", con tando con más de un accidente.

Estaciones, depósito y señales

Solamente había una estación con edifi cio, la de El Berrocal, situado su eje en el P.K. 10,942,00. En Villalba se utilizaban las instalaciones del edificio de viajeros de la lí nea de vía ancha, pues la necesaria proxi midad de las vías de 0,80 m a las de 1,68 hacían innecesarias otras instalaciones.

Un cocherón para dos vías, en Villalba, permitía el estacionamiento cubierto de las dos locomotoras, a la vez que hacía de foso de mantenimiento de los vehículos tracto res y remolcados. Era más que suficiente. Entre sus dos vías había una grúa de redu cido tamaño para el suministro de agua a las locomotoras. También existía una pe queña placa giratoria.

La estación de El Berrocal tenía un muelle de mampostería donde las carretas iban de positando la piedra que, procedente de las distintas y numerosas canteras de los alre dedores, se cargaban en las vagonetas para su traslado a Villalba; también tenía un edi ficio para los empleados. Y la disposición de sus vías era muy sencilla: la vía general, la del muelle citado y otra más para hacer las maniobras de formación de los trenes.

Y en cuanto a señales, cuatro "discos de parada" en total. Un disco de parada en el P.K. 1,627,20 y otro en el P.K. 1,678,80, a ambos lados del paso a nivel de la carretera a la Granja; y otra pareja, uno en el P.K. 6,134,00 y otro en el P.K. 6,662,00, a ambos lados del camino de Moralarzal.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS MÁS IMPORTANTES DE LAS LOCOMOTORAS

Medidas

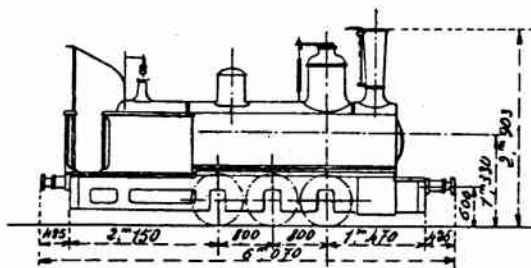
Altura máxima (en la chimenea)	2.903 mm
Longitud del bastidor (sin topes)	5.220 mm
Distancia entre topes	6.070 mm
Distancia entre ejes extremos	1.600 mm
Distancia entre ejes	800 mm
Diámetro de las ruedas	750 mm

Características:

Superficie de calefacción:

* tubos interiores	24,2 m ²
* hogar	3,0 m ²
* Total	27,2 m ²

Timbre de la caldera	9 kg
Superficie de la parrilla	0,56 m ²
Número de tubos hervidores	72
Longitud de los tubos entre las placas	2.378 mm
Peso adherente	13.860 kg
Esfuerzo medio de tracción	1.795 kg
Diámetro de los cilindros	240 mm
Carrera de los pistones	400 mm
Peso total en servicio	13.860 kg
Peso sobre cada eje, en servicio	4.620 kg
Peso de la máquina vacía	10.700 kg



El material fijo

El material fijo se componía de carriles de acero de 12 kilogramos de peso por metro lineal, modelo de Creusot, unidos por bri das y sujetos a las traviesas por tirafondos galvanizados. Las traviesas estaban espa ciadas a medio metro, y sus dimensiones eran 1,30 de longitud por 0,15 de ancho y 0,10 de espesor. Las curvas tenían 50 m de radio.

EL MATERIAL MOVIL

Locomotoras de vapor y vagones consti tuían el parque de vehículos de este ferro carril. Parece realmente grande (el de vago nes) para lo pequeño del trazado y de los objetivos de la explotación del ferrocarril. La tracción estaba a cargo de 2 locomotoras

de vapor, y el material remolcado eran 55 vagones, exclusivamente furgones y plata formas.

Locomotoras de vapor

Los únicos elementos de tracción eran dos locomotoras exactamente iguales, ma triculadas de origen por Norte como núme ros 1 y 2 (4), y posteriormente incorporadas a Renfe como números 030-0298 y 030-0299. Tenían sendas placas con los nom bres de "Villalba" la número 1, y "Berrocal" la número 2.

Fueron construidas por L. Corpet Louvet et Cie., La Courneuve, París (Seine), Francia, en

(4) : Álbum de locomotoras de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, de 1 de enero de 1932. Página 66.

LAS LOCOMOTORAS DE CORPET-LOUVET

La empresa francesa Corpet-Louvet aportó un pequeño número de locomotoras a vapor para tres empresas ferroviarias en España: la línea del Villalba-Berrocal que estudiamos desde estas páginas, la Sociedad Hullera Española (SHE) y finalmente M.Z.A.

La trascendencia de este constructor fue mínima respecto otras empresas constructoras, pero las peculiaridades de estas locomotoras las hacen muy interesantes desde el punto de vista técnico.

La compañía de M.Z.A. llegó a poseer dos locomotoras (matriculadas M.Z.A. 611-612,

después RENFE 020-0211/0212) construidas por Anjubault en el año 1866 (la M.Z.A. 612 con el número de fábrica 105). Se trataba de unas pequeñas locomotoras de dos ejes acoplados diseñadas para contratistas de líneas de ferrocarril. De este modo las dos unidades llegaron a M.Z.A. primero y a RENFE después. Locomotoras idénticas fueron servidas a ferrocarriles en construcción en Rusia y la India.

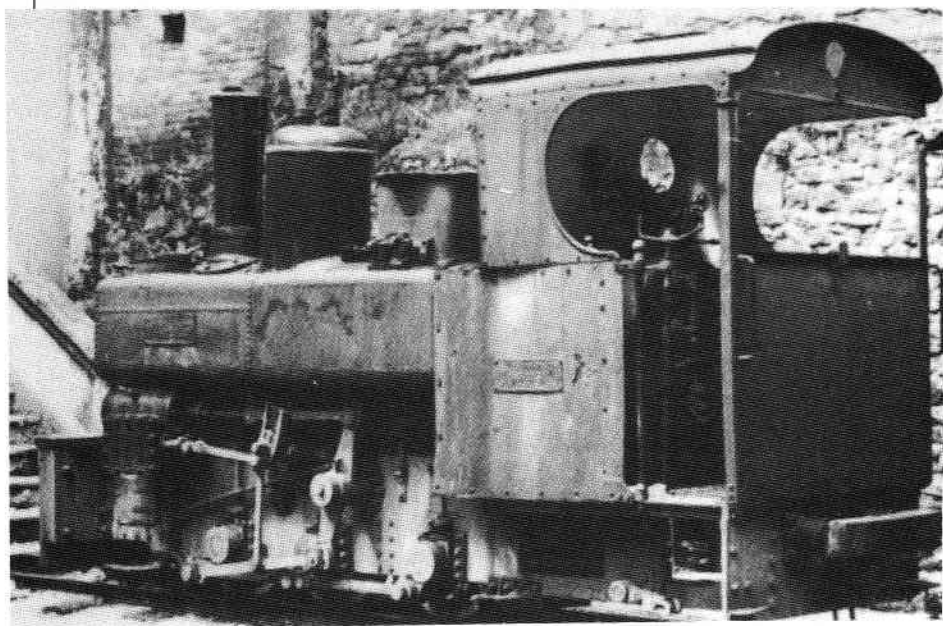
A partir del número de construcción 121 de Anjubault (año 1867), las locomotoras siguientes llevaron las placas con la denominación "L. Corpet", y a la muerte de éste, "Ve. L. Corpet et L. Louvet", finalizando la empresa con la denominación "Corpet, Louvet et Cie." construyendo la última locomotora en el año 1952 (Núm. de fábrica 1962).

Uno de los tipos más característicos construidos por la empresa Corpet-Louvet fueron las locomotoras para servicios y ferrocarriles industriales y secundarios. Casi la mitad de la producción se destinó a líneas industriales de ultramar. En relación a nuestro país, debemos destacar las locomotoras 030T de 600 mm. adquiridas por la Sociedad Hullera Española (SHE) para el transporte de carbón de las minas del valle del río Aller, entre Ujo y Moreda (Asturias). Se suministraron 5 locomotoras entre los años 1884 y 1891 e, incluso la propia SHE construyó una locomotora idéntica en el año 1955. La particularidad principal de estas locomotoras era el sistema de distribución, del tipo Brown con balancín.

También circularon en el tren de Villalba a Berrocal: se trataba de uno de los modelos clásicos de Corpet-Louvet, locomotora tender de 3 ejes acoplados, distribución exterior Walscherts, y una típica marquesina semidescubierta. El ancho tan poco habitual de 800 mm. para las locomotoras de la línea Berrocal tuvo su continuación con las locomotoras Corpet-Louvet suministradas para las líneas del ferrocarril militar francés de la red de Ardenas que se constituyó inicialmente con el ancho de 800 mm. para dificultar el intercambio logístico de material en caso de una invasión alemana.

Una de las locomotoras Corpet Louvet de las minas de Aller.

Reproducción de un antiguo anuncio de principios de siglo de la empresa L. Corpet. En la imagen se ha reproducido una locomotora 030T del mismo tipo que las del Villalba-Berrocal. (Doc. Rail Magazine.)

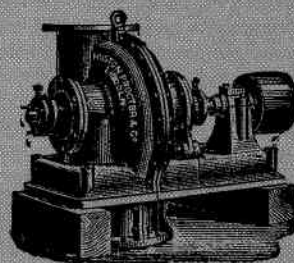


L. CORPET

Ingénieur-Constructeur

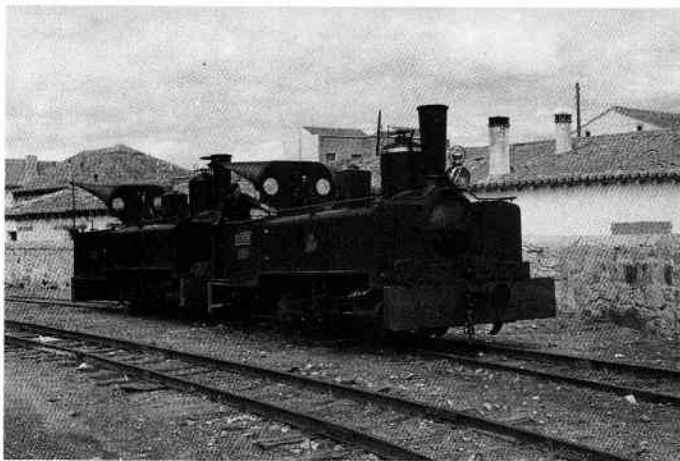
117, AVENUE PHILIPPE-AUGUSTE, 117, PARIS

LOCOMOTIVES
pour chemins de fer
USINES — MINES
TRAVAUX PUBLICS
EXPLOITATIONS AGRICOLES



LOCOMOBILES & POMPES CENTRIFUGES
de la Maison **RUSTON, PROCTOR & Co**, à Lincoln

Il y a toujours des machines et pompes prêtes à livrer
ENVOI FRANCO DU PROSPECTUS SUR DEMANDE



Las dos únicas e idénticas locomotoras de la línea V.B., construidas en Francia por Corpet (año 1882). (Colección Javier Aranguren.)

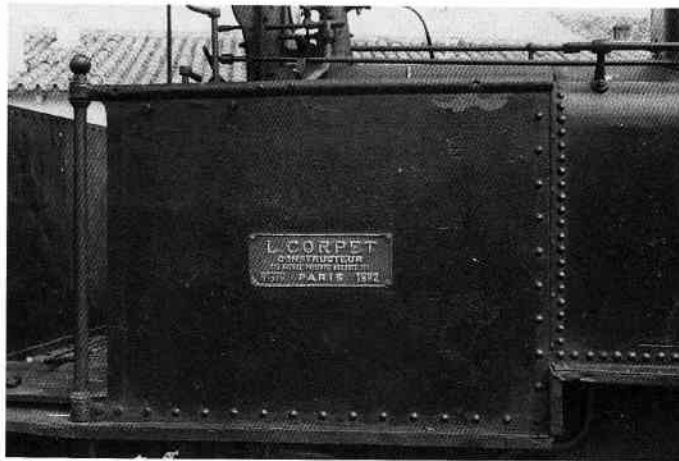
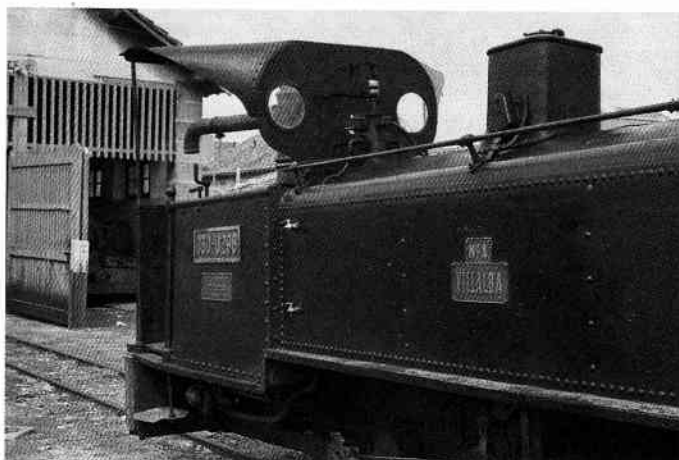


Imagen de la placa del constructor en la locomotora Nº2 ("Berrocal"). Se lee "L. Corpet -Constructeur- Avenue Philippe Auguste 119 -Paris- 1881". El número de fábrica de esta locomotora era el 376. (Colección Javier Aranguren.)



Las locomotoras nº1 "Villalba" y nº2 "Berrocal". Detalle de las placas y cabinas. (Colección Javier Aranguren.)

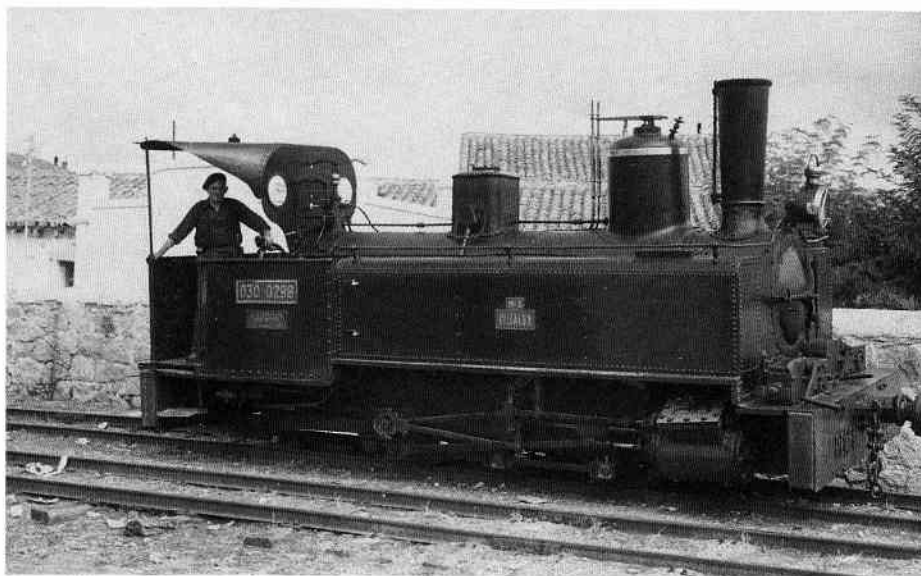
1882 y sus números de fábrica eran, respectivamente, 375 y 376.

Eran locomotoras-tender, con tres ejes acoplados, de estampa típicamente francesa y de los primeros tiempos de la *Compañía del Norte*. La cabina tenía protección y cubierta de curiosa forma: una liviana protección frontal, rematada con un techo que arrancaba de dicha protección y se abría hasta cubrir el habitáculo, pero dejando al descubierto ambos laterales de la cabina de conducción.

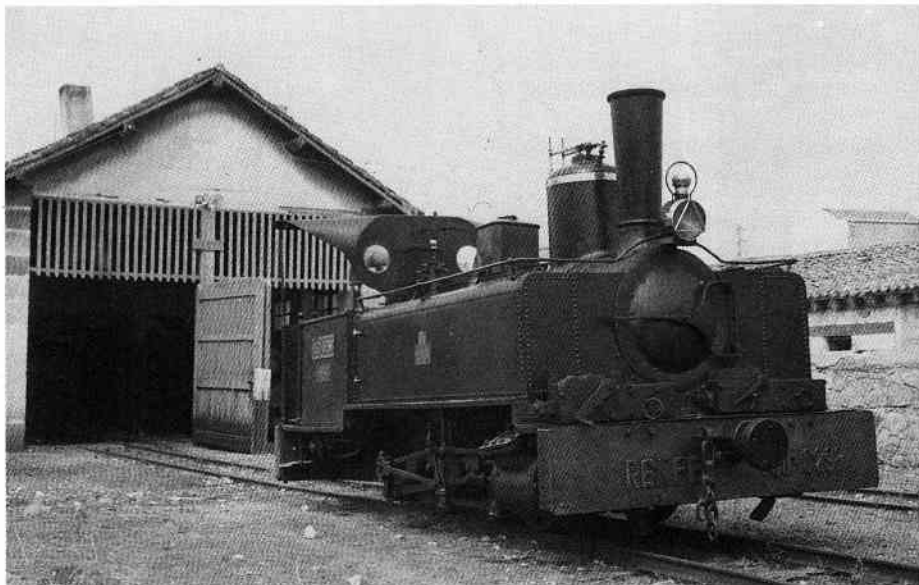
Destacaba el gálbo casi normal de estas locomotoras respecto del ancho de vía de 800 mm, como puede verse en las fotografías, y ello hacía que parecieran estar desproporcionadas. También destacaba su único tope redondo, efectuándose el enganche de los vehículos simplemente por cadenas. No tenían freno para el tren.

Vagones de carga

Del inventario de *Norte* del año 1935 se ha obtenido el parque de vagones del V.B., real-



Vista lateral de la locomotora Nº 1 "Villalba" que llegó matriculada a Renfe como 030-0298. Merece observarse la distribución y mecanismo de las bielas. (Colección Javier Aranguren.)



La locomotora "Villalba" ante el sencillo depósito de Villalba, edificio que hacía las funciones de depósito y taller de mantenimiento. Hay que destacar el tope de la locomotora, la matriculación de Renfe y la simplicidad del enganche para arrastrar el tren (una cadena). (Colección Javier Aranguren.)



Vista frontal de la locomotora Nº2 "Berrocal" (Renfe 030-0299). La desproporción entre el gálbo de la máquina respecto al ancho de la vía es evidente. (Colección Javier Aranguren.)

mente importante para una línea tan pequeña: 2 furgones y 53 plataformas. No se ha podido encontrar, sin embargo, el inventario en época de RENFE, aunque se han conseguido fotografías de sus vagones en la última etapa de su vida, de los años cincuenta.

El parque lo constituían tres tipos de vagones: los ya comentados furgones, y plataformas de dos y de tres ejes.

Los furgones eran dos, matriculados "D-1" y "D-2". Eran de dos ejes, cerrados, y de tamaño realmente reducido y apropiado al gálbo de la vía (cosa que, como se ha visto, no ocurría con las locomotas). Tenían freno de

husillo, que accionaba las zapatas a las ruedas. El de la fotografía que se adjunta tiene el número 2 de esta serie.

Su cometido fundamental era el acompañar a la circulación con el jefe de tren a bordo, y colaborar en "hacer freno" al tren, de acuerdo con las instrucciones que daba el maquinista a base de silbato al empleado que tenía a cargo el husillo. Su tara era de 3.120 kg y su carga máxima 2.000 kg.

Las plataformas eran de dos tipos: de tres y dos ejes. Algunas estaban dotadas de teleros, casi todas tenían costados móviles, y el freno era autónomo para cada vagón: o de

husillo (con un modesto asiento para el empleado que lo servía, como se ve en una de las fotografías) o barra de freno de estacionamiento, en uno de los laterales.

Las matrículas, taras y cargas máximas eran las siguientes:

"H-1" a "H-30": dos ejes y costados móviles, tara 1.600 kg y carga máxima 5.000 kg, excepto las plataformas "H-18" (cuya carga máxima era de 6.500 kg) y las "H-5" y "H-6" (cuya carga máxima era de 7.000 kg).

"H-101" a "H-103": tres ejes, tara 2.000 kg y carga máxima 10.000 kg.

"H-501", "H-502" y "H-505": dos ejes, freno de husillo, tara 1.750 kg, y carga máxima 7.000 kg.

"H-503" y "H-504": dos ejes, freno de husillo, tara 1.750 kg y carga máxima 5.000 kg.

"HF-506" a "HF-508": dos ejes, freno de husillo, tara 1.750 kg y carga máxima 6.500 kg.

"HF-509" a "HF-520": tres ejes, freno de husillo, costados móviles, tara 3.100 kg y carga máxima 10.000 kg.

Naturalmente, todos los vagones iban dotados de tope redondo central y cadenas de enganche.

Coches de viajeros

No ha tenido ninguno, al menos que se conozca; no era lógico que los tuviera, dado el fin de su explotación, aunque sí se sabe fehacientemente que tuvo viajeros: los montañeros que accedían a la Sierra de Guadarrama



Algunos de los numerosos vagones-plataforma que poseía el ferrocarril, estacionados en Villalba. Obsérvese el asiento para el guardafrenos. (Colección Javier Aranguren.)

por su vertiente Sur (ya se ha comentado) se subían a los vagones descargados que volvían a El Berrocal a por granito, ahorrándose el paseo a pie que recorría el ferrocarril. No parece verosímil que se pagase el trayecto, al menos en dinero, y sí parece lógico que se compartiera algún trago y bocado con los ferroviarios...

ANECDOTAS: UN VIAJE AL BERROCAL

Uno de los que firman este artículo (el otro, lamentablemente, no) tuvo ocasión siendo niño, en el verano de 1931, de efectuar un viaje a El Berrocal en el furgoncito de cola del tren de las piedras. Han pasado tantos años, casi 59, que ya nadie podrá pedir cuentas al bueno del Sr. Recaredo por haber llevado en "su tren" ("él era el jefe del mismo" eran sus propias palabras) hasta El Berrocal, en una línea sin servicio obligatorio de viajeros y además gratuitamente, a cuatro personas.

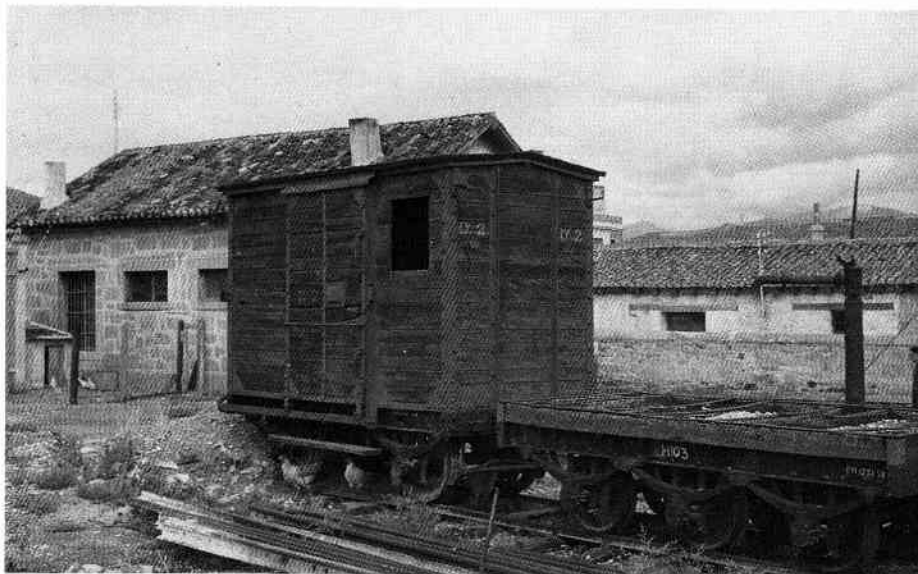
"Desde que comencé a pasar los veranos en el barrio de la estación de Villalba, allá por el año 1927, me ilusionaba mucho saber hasta dónde iba aquél trenecito, casi de juguete, que pasaba por la carretera del pueblo y que era la calle principal del barrio. Pero aunque en nuestras excursiones íbamos siguiendo cada vez la vía hasta más lejos, nunca pasábamos de Moralarzal, pues 11 kilómetros de ida y otros tantos de vuelta eran muchos para un simple paseo de veraneantes..."

"Una vez, por cierto, y lamento no recordar la fecha ni el sitio exacto, ocurrió un descarrilamiento y pudimos ver la locomotora fuera de la vía y observar que las ruedas intermedias de ésta carecían de pestaña".

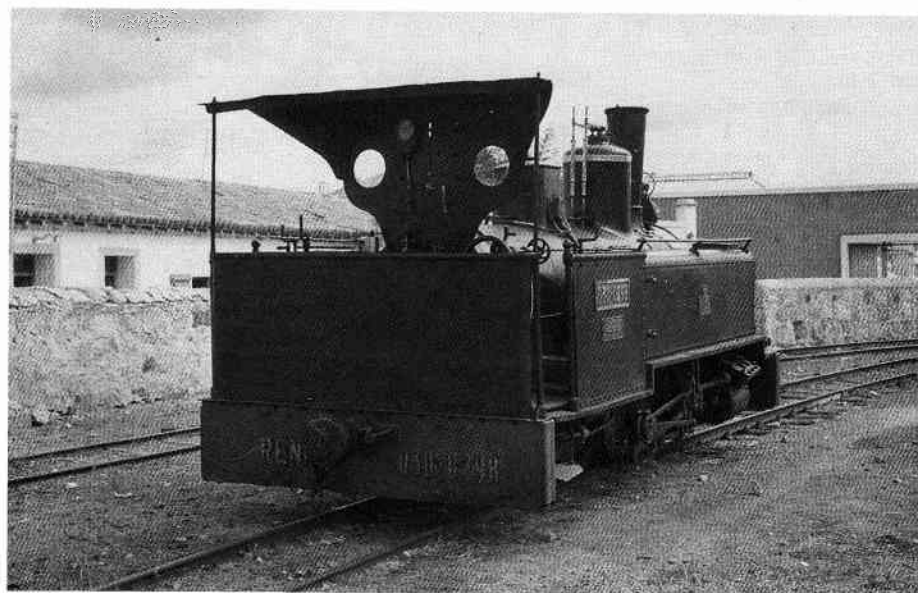
"Por fin, como he indicado, en 1931 el Sr. Recaredo tuvo la amabilidad de llevarme, junto con mis hermanos y un amigo, hasta El Berrocal, en una mañana que resultó inolvidable. El Sr. Recaredo —muy buena persona, muy atento y hablador— era un ferroviario cien por cien. Hombre muy mañoso, se había construido un enorme encendedor con una lata de sardinas, que usaba sin temor a que se inflamara tanta cantidad de gasolina. Además, era muy bajito y sus compañeros decían de él que estaba hecho a la medida del furgón del tren del Berrocal".

"Fue un verano de sequía, y, aunque no se hablaba de agujeros en la capa de ozono, los ríos Guadarrama y Samburriel no llevaban ni una gota de agua y los prados por los que discurría la línea —uno de ellos con unas rudimentarias puertas que se abrían y cerraban al paso del tren— estaban agostados. El ganado había sido llevado a otros lugares más frescos, ganado que como decía el Sr. Recaredo (tal vez exagerado) durante algunas primaveras no se le veía dada la altura que alcanzaba la hierba, ocultando incluso las vacas..."

"Nos decepcionó un poco el final, pues desde allí no se veía —como esperábamos— ninguna gran cantera sino sólo los muelles



Vista posterior de la misma locomotora y del poco habitual ancho de vía (800 mm). (Colección Javier Aranguren.)



En el libro de material motor de la Compañía del Norte se consignó la serie 1 a 2 de la línea de Villalba a Berrocal. Aunque llegaron a matricularse estas locomotoras en Renfe no fueron inventariadas en su álbum de material motor.

de carga; y además, no había ninguna mala cantina donde tomar un refresco".

EPILOGO

Poco pueden decir los autores en favor de este ferrocarril, como no sea por su entusiasmo de aficionados a todo lo que sean calderas de vapor sobre ruedas y con bielas.

La comodidad del suministro de balasto por canteras al lado de la vía general Madrid-

Irún (por ejemplo, Mingorría, al lado de Avila) y la mayor capacidad de transporte del ferrocarril de vía ancha gracias a la utilización de tolvas pedreras específicas, en lo que al autoconsumo ferroviario del balasto, y la caída en picado de la demanda de piedra de granito para usos no ferroviarios, determinaron la muerte de esta modesta línea y el desguace correspondiente de su material móvil.

Javier Aranguren
Carlos López Bustos