

# **EL TREN DE LA AZUCARERA CIEMPOZUELOS – LA POVEDA.** **UN CASO DE ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

Felipe Tostón Menéndez  
Jesús Fernando López Cid

## **1.- LABOR DE INVESTIGACIÓN HISTÓRICOARQUEOLÓGICA**

El objetivo de nuestro trabajo ha sido reconstruir la historia de este ferrocarril agrícola e industrial que entró en funcionamiento a principios de siglo y que tuvo vida hasta los años setenta en que fueron desmanteladas y expoliadas sus instalaciones.

Tras obtener las primeras noticias de la existencia de este ferrocarril, hoy desaparecido, a través de algunos testimonios orales de vecinos de la comarca y de un antiguo trabajador de la fábrica de La Poveda, constatamos dicha información mediante la lectura de varios números de la revista “Vía Libre” y de una publicación sobre el “Tren de Arganda” (1) que, al referirse a la estación de La Poveda, describe con cierto detalle las líneas férreas industriales que servían a la fábrica de azúcar, citando entre ellas la línea de Ciempozuelos-La Poveda. El siguiente paso consistió en la consulta de las primeras ediciones de las hojas del Mapa Topográfico 1:50.000 y de la fotografía aérea correspondiente a los primeros vuelos, material proporcionado por el Instituto Geográfico Nacional. Posteriormente se llevó a cabo una labor de documentación en los archivos de la Fundación Nacional de los Ferrocarriles Españoles, los de la Administración Central, en Alcalá de Henares, y los de la Compañía Ebro, propietaria de la línea. La labor de investigación se ha completado con trabajo de Hemeroteca, recogiendo noticias de diversas publicaciones de la época así como de la Gaceta de Madrid, alusivas a la concesión, a su puesta en funcionamiento y a visitas de ilustres personalidades a las instalaciones.

La labor estrictamente arqueológica ha consistido en un recorrido a pie del antiguo trazado, hoy convertido en camino agrícola, para tratar de localizar vestigios materiales de la vía, puentes e instalaciones. Esta labor de campo se ha completado con la localización del material móvil, del que únicamente se conservan algunas locomotoras en fábricas azucareras y museos ferroviarios de distintos puntos de la Península.

## **2.- CONTEXTUALIZACIÓN**

La pérdida de Cuba en 1898 como consecuencia de la guerra hispano-norteamericana, privó a España del azúcar de caña cubano y tuvo que reemplazarse por el cultivo de remolacha en nuestro país con el consiguiente desarrollo de las industrias de transformación de esta materia prima. Sirvan como ejemplo los datos de producción que recogía “El Heraldo de Madrid” (2), referentes a las campañas 1901-1902 y 1902-1903:

<u>Campaña</u>	<u>Producción remolacha</u>	<u>Azúcar envasado</u>
1901-1902	553.326.464 kg.	51.616.228 kg.
1902-1903	670.489.168 kg.	69.308.373 kg.

Entre las comarcas que se vieron afectadas por esta coyuntura histórica, se encuentran las vegas del Tajo, Tajuña y Jarama que suministraron la materia prima a la fábrica azucarera, sita en La Poveda, barrio de Arganda, propiedad de la Azucarera de Madrid S.A, constituida el 28 de octubre de 1899, y que inició su actividad el 19 de noviembre de 1900 (3).

En este contexto se planteó la conveniencia de construir un ferrocarril industrial que transportase la remolacha de estos campos hasta la citada fábrica. A tal efecto, se autorizó la ocupación de terrenos de dominio público para una línea ferroviaria desde La Poveda hasta los Campos de Gózquez (4), autorización que una Ley especial de 30 de julio de 1904 ampliaba desde este último punto hasta la estación de Ciempozuelos (5). Este ferrocarril se completó con otro del mismo ancho, que unía La Poveda con Torrejón de Ardoz, inaugurado el 1 de julio de 1922, y del que hoy sobrevive el ramal que partiendo de esta última estación llega hasta los depósitos de combustible situados en las proximidades del Castillo de Aldovea. Llama la atención que la Revista de Obras Públicas (6), en una noticia de 1904 sobre los regadíos del Jarama, mencione ya la existencia de una tranvía propiedad de la Azucarera de Madrid en las inmediaciones de la presa de donde toma el agua el canal de Carlos III.

Los poderes públicos de entonces estuvieron muy interesados desde el primer momento en estimular el desarrollo de la industria azucarera como lo prueban las visitas de personalidades políticas a diversas instalaciones del ramo. Así, el 4 de julio de 1905, S. M. Alfonso XIII, acompañado por el Ministro de Agricultura Conde de Romanones y otras personalidades del mundo de la prensa y de los negocios, visitaron las instalaciones fabriles de La Poveda y la granja donde en aquellos momentos se trabajaba en las tareas de recolección, evento que es recogido por los diarios “El Heraldo de Madrid” (7) y “Diario Universal” (8).

En 1908, la Gaceta de Madrid comunicaba que “S.M. el Rey ha tenido a bien otorgar a la Sociedad Anónima Azucarera de Madrid la concesión de un ferrocarril de vía de 60 centímetros de ancho, de servicio particular y uso público para el transporte de mercancías que, partiendo de la fábrica de La Poveda y pasando por los Campos de Gózquez, termine en la estación de Ciempozuelos (...), entendiéndose otorgada esta concesión por noventa y nueve años”. Además establecía el correspondiente pliego de condiciones reguladoras, entre las que cabe destacar el artículo 8º que fijaba el material móvil mínimo con que debía contar este ferrocarril (9).

Tras explotar la mencionada fábrica en arrendamiento desde la campaña 1923-24, Ebro, más tarde llamada Ebro-Compañía de Azúcares y Alcoholes S.A., adquirió en 1925 la mayoría del capital social de Azúcares de Madrid, que acumulaba pérdidas considerables, y la hizo definitivamente suya en 1958, al absorberla por completo (10).

Los municipios de la comarca se hicieron remolacheros. La utilidad fundamental de este ferrocarril consistía, por tanto, en transportar la remolacha que producían las fincas situadas a lo largo de su trazado y la que recogía la estación de Ciempozuelos, así como la barrilla producida en esta localidad (11), necesaria para limpiar las instalaciones azucareras de La Poveda.

El ferrocarril de ancho español transportaba la remolacha recogida en la vega del Tajo (Seseña y Añoover de Tajo principalmente) hasta la estación de Ciempozuelos donde era

transbordada a los vagones del ferrocarril de la Azucarera. Esta operación obligó a modificar la playa de vías de la citada estación en el año 1924, como reflejan diversas cartas dirigidas al Ingeniero Jefe de Vía y Obras, al Director de la Sociedad Azucarera de Madrid y al Director General de la Compañía M.Z.A. (12). Desde esta estación las máquinas más potentes del citado ferrocarril industrial (números 105 al 109) se encargaban de arrastrar composiciones de algo más de cuarenta vagones, de ocho Tm aproximadamente cada uno, que partiendo a la madrugada, rendían viaje al mediodía en La Poveda, en cuyas instalaciones locomotoras menos potentes (números 102 al 104) conducían composiciones más cortas hasta las básculas y los silos.

La carga y descarga de los vagones se realizaba por una cuadrilla de operarios que, a tal efecto, empleaban unos curiosos horquillos de hierro con bolas en las puntas. El ferrocarril, con una frecuencia media de tres trenes diarios, permanecía abierto durante la campaña remolachera, desde el 1 de noviembre hasta primeros de febrero.

La fábrica de La Poveda recibía la materia prima, los combustibles y otros materiales empleados en el proceso industrial (caliza, barrilla) por tres líneas:

- Una primera, La Poveda-Ciempozuelos, con un ancho de vía de 0,60 m., propiedad de la Azucarera
- La segunda, La Poveda-Torrejón de Ardoz, también propiedad de la empresa, se inauguró en la década de los veinte con un ancho de 0,60 m. Durante la Guerra Civil, el tramo Torrejón-Mejorada quedó incorporado al ferrocarril de los Cien días, con la obligada modificación del ancho primitivo en ancho renfe. Acabada la contienda, la Compañía Azucarera solicita y obtiene la misma modificación del ancho en toda la línea, hasta su fábrica de La Poveda para evitar los transbordos. A tal efecto presenta en 1939 un *Proyecto de ensanche de 0,60 m. a 1,674 m de la vía de servicio de su fábrica de La Poveda en el trayecto comprendido entre dicha fábrica y Mejorada del Campo* (13). Pero como las obras se realizaron con lentitud, la empresa se vio obligada a solicitar autorización para que sus trenes pudieran circular por la línea en transformación, con el fin de efectuar el transporte de la remolacha y de los productos y subproductos de la fabricación durante la campaña remolachera. La autorización fue concedida a título provisional durante las campañas de los años cuarenta a pesar de las obras, atendiendo al interés nacional del transporte de productos de primera necesidad, según comunicaciones de diferentes años de la División Inspectoría e Interventoría de las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha (14). Con el fin de salvaguardar la seguridad del tráfico, tal autorización imponía una serie de condiciones severas referentes a los productos a transportar, a las condiciones técnicas del transporte, incluyendo la señalización de pasos a nivel y otras señales por parte de la empresa. Estas dificultades de transporte hicieron posible la instalación de un teleférico que transportaba los materiales extraídos de las canteras de Velilla de San Antonio hasta las inmediaciones de la carretera de Aragón, cerca de la Ciudad Lineal (15). De dichas instalaciones aún se mantiene en ruinas el cargadero.
- La tercera, Madrid-Arganda, de ancho métrico, no era propiedad de la Azucarera, pero contaba con un apeadero y sus vías llegaban al patio de la fábrica.

La complejidad de los suministros de la materia prima y de la elaboración industrial explican el extraordinario desarrollo de la playa de vías dentro del recinto de la fábrica. A partir de los años cuarenta, coincidieron en el interior de la fábrica tres anchos diferentes de vía (ilustración nº 6): el métrico, el de 0,60m. y el ancho español. Este último hacía su aparición a raíz de la ampliación del ancho de vía en el tramo La Poveda-Torrejón tal como recoge el *Proyecto de instalaciones de vía y servicios accesorios en la estación terminal de la Fábrica de La Poveda del F.C. de vía de 1,674 metros de anchura de la Fábrica de La Poveda a Torrejón* (16). De la vía procedente de Torrejón derivaban varias vías apartadero para descarga de remolacha en los silos. La mayoría de éstas disponían de un tercer carril a fin de que los vagones del Madrid-Arganda, de vía métrica, pudiesen llegar a los silos sin necesidad de transbordo, facilitando la descarga de la remolacha procedente de la zona servida por dicho ferrocarril, así como la entrada en fábrica de la piedra caliza procedente de Arganda, empleada en los procesos de fabricación.

La Guerra Civil 1936-1939 paralizó el funcionamiento de este ferrocarril y causó graves desperfectos en la fábrica que tuvo que cerrar en 1938. Tras las oportunas reparaciones, los trabajos se reiniciaron en 1940 y continuaron hasta la última campaña que fue la de 1971-1972. Tanto la fábrica como el ferrocarril cerraron sus instalaciones y los terrenos de la primera fueron enajenados en 1986.

### **3.- DESCRIPCIÓN DEL TRAZADO**

El origen de esta línea se encontraba en la fábrica de La Poveda. Su trazado, tras cruzar las vías del ferrocarril de Arganda, tomaba una dirección suroeste, atravesaba las carreteras de Valencia y de Chinchón y giraba en dirección sur buscando el río Jarama, obstáculo que superaba mediante el Puente de Pindoque. Una larga alineación recta le llevaba hasta Gózquez de Abajo y de aquí, tras describir una curva hacia el este y otra hacia el oeste, continuaba hasta San Martín de la Vega, donde poseía una estación entre dicha localidad y el Jarama. Seguía en dirección sur hasta que, a la altura de la Isla de Peñalba, giraba hacia el noroeste en paralelo a la Vereda de Salcejo, y tras alcanzar la carretera de San Martín de la Vega a Ciempozuelos, a la altura del Cerro Castillejo, trazando una curva cerrada, finalizaba el trayecto en la estación de Ciempozuelos (ilustración nº 7).

Según el “Anuario de Ferrocarriles Españoles” (17), la línea, de ancho 0,60 metros, alcanzaba una longitud de 24,978 km. Otras características técnicas (18) fueron:

- Radio de curvatura: entre 150 y 300 metros, salvo a la entrada de Ciempozuelos que era de 65 metros.
- Pendiente máxima: 0.017 metros en los 290 metros en la rampa de subida a la estación de Ciempozuelos.
- Puentes: Puente de Pindoque de hormigón armado, obra del ingeniero José Eugenio Ribera.
- Carril utilizado: 12-20 kilos/metro.
- Estaciones: La Poveda, San Martín de la Vega y Ciempozuelos.
- Vías apartaderos: en algunas fincas para recoger la remolacha.
- Depósito y talleres: La Poveda.

#### **4.- ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**

Como ha sucedido con todos los ferrocarriles abandonados, el paso del tiempo y el expolio han convertido en camino agrícola el terreno que antaño ocupaban las vías. Buena parte de este trazado ferroviario puede hoy recorrerse a pie, en bicicleta e incluso en coche. Estaba formado en su casi totalidad por largas alineaciones rectas, salvo el acceso a la estación de Ciempozuelos que se resolvió de la forma más viable mediante una curva cerrada, que se apoyaba en la base del Cerro Castillejo, seguida de una rampa, que constituían la mayor dificultad técnica de la explotación de este ferrocarril. Desde dicho Cerro, podemos seguir el recorrido de la antigua rampa guiados por la vegetación diferencial.

En una somera exploración del recorrido no hemos encontrado ni traviesas ni raíles, salvo cinco de estos que sirven ahora de apoyo a sendos postes telegráficos entre los kilómetros 10 y 12 del tramo de la antigua vía comprendido entre Gózquez de Abajo y el Puente del Pindoque. El tendido telegráfico seguía paralelo a la vía, tal como obligaba la legislación ferroviaria a establecer comunicación telegráfica o telefónica entre las estaciones para atender el servicio (19). Cada uno de los raíles lleva una inscripción fácilmente legible, referida a su procedencia y año de fabricación: AHV.903/KRUPP.1890.XII / SJG.1900.VIII / KRUPP.78.1° / F.KRUPP.1890.VIII (ilustr. N° 5).

No quedan restos de edificaciones propias de un ferrocarril, ni siquiera de la estación y depósito ubicados entre San Martín de la Vega y el río Jarama, cuyos terrenos ocupan actualmente una nave y un chalé.

La única obra de fábrica que se conserva es el ya mencionado Puente del Pindoque, del que sólo se mantienen en pie los pilares, los dos estribos y un tramo del tablero (ilustración nº 3). En este caso, el paso del tiempo ha conseguido lo que no lograron los avatares bélicos de nuestra Guerra Civil, pues el día 11 de febrero de 1937, las tropas nacionales alcanzaban el río Jarama, interrumpiendo el funcionamiento de esta vía ferroviaria y trataron de volar este puente, aunque sin éxito por haber colocado mal las cargas explosivas (20). Este puente, obra del ingeniero José Eugenio Ribera, tiene una gran importancia en la historia de la ingeniería civil española de principios de siglo, por ser el primero del denominado tipo “tablero” (ilustración nº 3). El ingeniero Sr. Ribera ejerció como Director de la Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles y defendía ser el introductor en España de las obras de hormigón armado, ocupando el primer puesto entre los utilizaban este procedimiento técnico. Para ello aportaba una relación de sus obras, publicaba artículos y daba conferencias sobre las ventajas del uso del hormigón frente al hierro, al que reprochaba su fácil oxidación. En el año 1902, coincidiendo con la muerte de Sagasta, presidente del Partido Liberal e ilustre ingeniero, la “Revista de Obras Públicas” publica una relación de las obras del Sr. Ribera y diversos artículos suyos sobre los puentes de hormigón armado (21).

En el estribo sur del Puente del Pindoque, entre la maleza, recuperamos un tornillo oxidado sin cabeza que probablemente serviría para unir dos raíles.

De las instalaciones de la antigua factoría de La Poveda tan sólo queda hoy día una pequeña construcción que formaba parte del recinto exterior y que vigilaba uno de los accesos a la fábrica, precisamente el que utilizaba el ferrocarril procedente de Ciempozuelos. Se trata de una construcción de ladrillo, intercalada con cuadros de

mampostería, de prestancia mudéjar, conforme al estilo historicista de la segunda mitad del XIX. En los laterales que miraban al interior de la fábrica, precede un pórtico con cubierta de teja apoyada sobre pilares de madera con sus correspondientes zapatas y cerrado, en parte, por verja metálica coronada por un disco circular que contiene la leyenda “Azucarera de Madrid” (ilustración nº 4).

En cuanto al material móvil sólo hemos podido localizar dos locomotoras pues los vagones fueron desguazados y convertidos en chatarra. La fábrica de la Poveda contaba con un parque de locomotoras de tres anchos diferentes (ancho Renfe, métrico y de 0,60 metros), circunstancia poco habitual en España. El ferrocarril de la Azucarera, de 0,60 metros, disponía de nueve locomotoras de vapor. Las que se encargaban del movimiento de vagones en el patio de la fábrica (nº 102 al 104) eran de tres ejes. La primera de ellas se conserva en los jardines de Azúcares Duero, fábrica de Toro (Zamora), en perfecto estado de marcha (ilustración nº 1). Fue construida por la casa Orenstein & Koppel en el año 1902, con una potencia de 40 H.P. y una velocidad máxima de 10-12 km./h. Una similar a ésta permanece, también en buen estado de conservación, dentro del recinto de la Azucarera de Guadalcazín, barrio de Jérez.

Las numeradas del 105 al 109 hacían el recorrido de la línea, pues eran de mayor potencia, como la que guarda la “Fundació Museu del Transport” del municipio barcelonés de Castellar de N’Hug (ilustración nº 2). Se trata de una locomotora de cinco ejes, de 60 H.P., construida en el año 1910 también por la casa Orenstein & Koppel, capaz de alcanzar una velocidad de 10 a 12 km./h., pero con una mayor capacidad de arrastre que la anterior. Según nos ha comentado D. Carles Salmerón, Presidente de la “Fundació”, está previsto que arrastre un tren turístico cuando se recupere el antiguo trazado del ferrocarril industrial que servía a la fábrica de cemento de Clot del Moro.

## **5.- CONCLUSIÓN**

Desde los años cincuenta asistimos al desarrollo, primero en Inglaterra, de la Arqueología Industrial, una nueva disciplina surgida del interés por la historia de la Ciencia y de la Técnica. Comprende la recuperación, la conservación, la clasificación y el estudio de máquinas e instalaciones de tiempos de la Revolución Industrial, para evitar su desaparición y, en definitiva, reconstruir nuestro pasado más reciente.

También España se ha incorporado a esta preocupación por recuperar el pasado industrial. Destaca en este empeño Cataluña, no sólo por la tradición que representa la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona con unos fondos bibliográficos muy importantes, sino también por la fundación del Museo de la Ciencia y de la Técnica y el del Transporte, instalado en una antigua fábrica de cemento de estilo modernista. Este interés ha quedado confirmado con la organización de las Jornadas de Arqueología Industrial iniciadas en 1988 en Hospitalet de Llobregat.

Lo más llamativo de esta labor arqueológica es la recuperación de viejas locomotoras de vapor que, restauradas oportunamente, pueden ponerse en marcha bien en recorridos turísticos bien en el interior de las instalaciones de los museos ferroviarios.

Con esta ponencia pretendemos contribuir al conocimiento de la historia industrial de Madrid y sensibilizar en pro de la conservación de instalaciones, máquinas, etc... en desuso. Existen en Madrid instituciones que trabajan en la conservación del Patrimonio

Industrial como el Museo del Ferrocarril, el Museo de la Ciencia, el Museo del Tren de Arganda. Sin embargo, es una lástima que hayan desaparecido las instalaciones fabriles de la Azucarera, en La Poveda, de las que tan sólo queda una pequeña construcción en una esquina del antiguo recinto.

Sería deseable que, aprovechando la construcción del Parque Temático de San Martín de la Vega, se recuperara el antiguo trazado del Tren de la Azucarera con fines turísticos y didácticos, incluso utilizando para ello las locomotoras que antaño sirvieron en esta línea y que hoy están diseminadas por distintos puntos de la Península.

## **NOTAS**

1.- Torre Briceño, Jesús Antonio de la y París Sánchez, Ángel: *Centenario del tren de Arganda 1886-1986*. Centro Cultural Casa del Rey. Arganda, Septiembre de 1986. Pp. 32-35 y 56-58.

2.- “Información económica y financiera. La producción de azúcar de remolacha y caña” en *El Heraldo de Madrid*, 11 de junio de 1903.

3.- *75 años de Ebro*. Primera edición. Ebro – Compañía de Azúcares y Alcoholes, S.A. Madrid, 1986, pp. 89 y 170.

4.- R.O. de 8 de mayo de 1901 a la que hace alusión la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, nº 22, año XLVI. Madrid, 2 de junio de 1901, pág. 256.

5.- *Gaceta de los Caminos de Hierro*, nº 2509. Madrid, 8 de agosto de 1904, pág. 352.

6.- *Revista de Obras Públicas*, nº 1483, 25 de febrero de 1904, pág. 112.

7.- “En La Poveda. Visita a una fábrica y granja agrícola” en *El Heraldo de Madrid*, 4 de julio de 1905.

8.- “Excursión a La Poveda. La Azucarera. En la granja agrícola. Trabajos de recolección. Tres mil obreros esperando al Rey” en *Diario Universal*. Edición de la noche. Madrid, 4 de julio de 1905.

9.- *La Gaceta de Madrid*, 18 de marzo de 1908. Concesión a la que alude la *Gaceta de los Caminos de Hierro* en el nº 2670 de 16 de mayo de 1908, págs. 228 y 229.

10.- *75 años de Ebro*. Ob. Cit. págs. 179, 180 y 191.

11.- Como queda constancia en el plano de la estación de Ciempozuelos de 1924 existía en esta localidad una fábrica de barrilla. Carpeta de Ciempozuelos. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

12.- Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Carpeta de Ciempozuelos. Cartas del 30 de Septiembre de 1924, del 29 de octubre, del 19 y 21 de noviembre del mismo año.

13.- *Proyecto de ensanche de 0,60 m. a 1,674 m. de la vía de servicio de su fábrica de La Poveda en el tramo comprendido entre dicha fábrica y Mejorada del Campo*.

Memoria. Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Sección Obras Públicas, caja/leg. 11320.

14.- División Inspectora e Interventora de las Compañías de Ferrocarriles de Vía Estrecha. Salida nº 1492 del 18 de noviembre de 1942. Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Sección Obras Públicas, caja/leg. 11807.

15.- Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Sección Obras Públicas. Caja/leg. 20932.

16.- *Proyecto de instalación de vía y servicios accesorios en la estación terminal de la fábrica de La Poveda del ferrocarril de vía 1,674 m. de anchura de la fábrica de la Poveda a Torrejón.* Memoria. Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Sección Obras Públicas. Caja/leg. 1060.

17.- *Anuario de Ferrocarriles Españoles.* Año XVIII. Madrid, 1910, pág. 221.

18.- Datos proporcionados por la Compañía Ebro.

19.- *Gaceta de Madrid*, 18 de marzo de 1908.

20.- Torre Briceño, Jesús Antonio de la: "Breve historia del tren de Arganda" en *Centenario del tren de Arganda.* Op. Cit. pág. 32.

21.- *Revista de Obras Públicas*, nº 1404 y ss.. Madrid, años 1902 y 1903.





1.- Locomotora nº 102 en los jardines de la Azucarera del Duero. Toro (Zamora)



2.- Locomotora de vapor nº 105 . Fundació Museu del transport. Castellar de N'Hug.



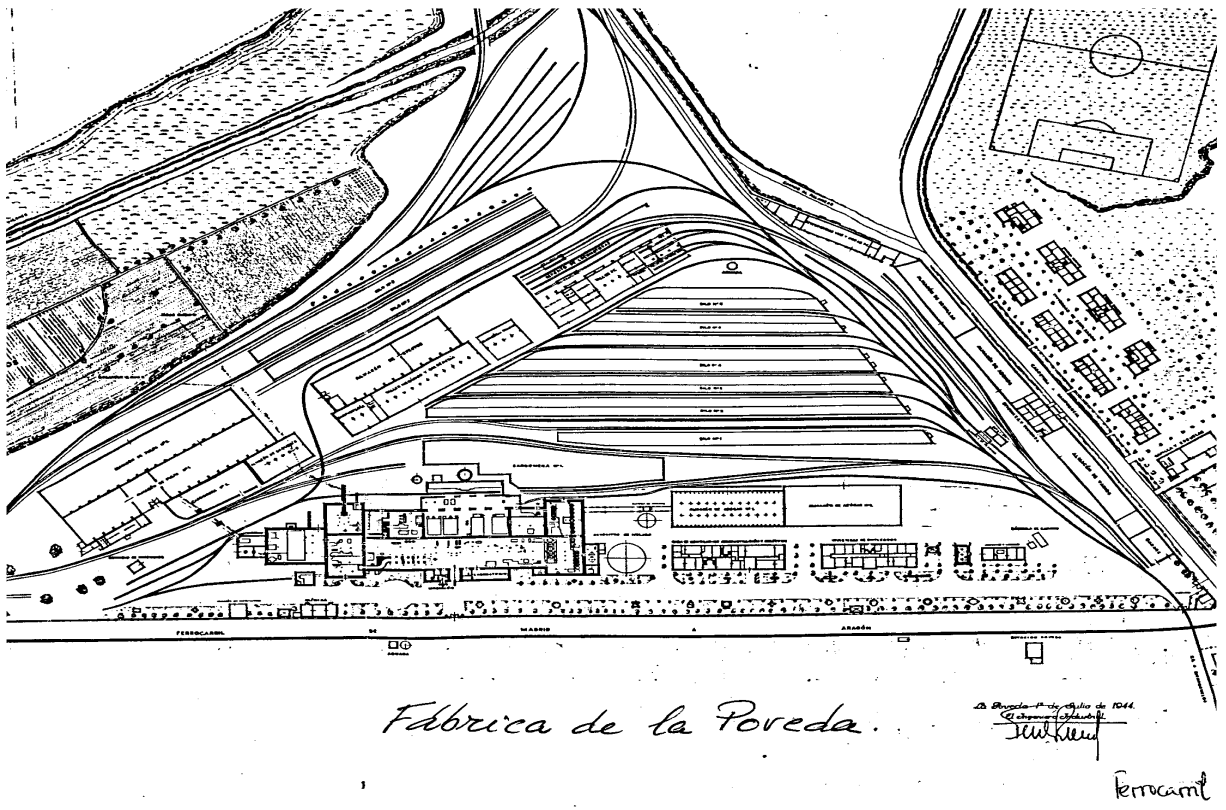
3.- Puente del Pindoque sobre el río Jarama.



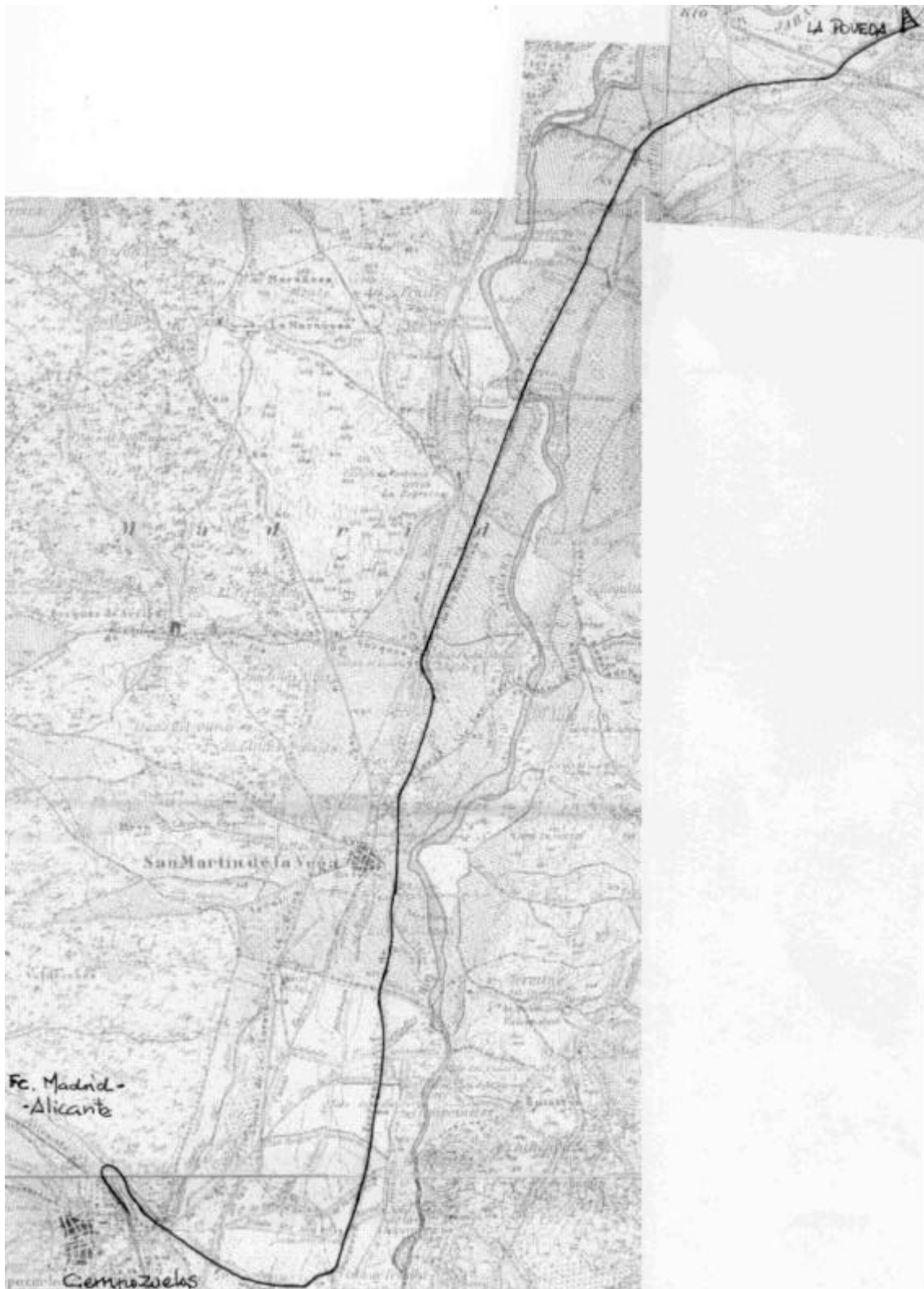
4.- Único resto de las antiguas instalaciones de la fábrica azucarera en La Poveda.



5.- Raíl de la antigua vía con inscripción.



6.- Plano de la fábrica de La Poveda. Por la parte inferior derecha sale la vía con dirección a Ciempozuelos



7.- Recorrido del Tren de la Azucarera desde Ciempozuelos hasta La Poveda.