

**MUSEO DE LA NATURALEZA “VALLE DEL ALBERCHE”**  
**Servicio de Investigación y Documentación**



MUSEO DE LA NATURALEZA  
VALLE DEL ALBERCHE



EXCMO. AYUNTAMIENTO  
EL BARRACO

**SERIE DE MONOGRÁFICOS**

**Nº 2. AÑO 2016. EL BARRACO (Ávila)**

**ESTUDIO DE VARIOS PUNTOS DE INTERÉS  
DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE EL BARRACO**

**HISTORIA DE LOS MOLINOS HARINEROS**

## **HISTORIA DE LOS MOLINOS HARINEROS**

- En nuestra comarca se conoce la existencia de molinos básicamente para la producción de harinas. Hubo cierta actividad minera reconocida en la zona y, aunque jamás se realizó aquí transformación metalúrgica alguna de los materiales obtenidos, si hubo de forma excepcional molinos provisionales para el primer procesado de las rocas extraídas directamente de las minas.
- El periodo de ocupación árabe, entre los siglos VIII al XI, se caracteriza por el desarrollo de infraestructuras hidráulicas, habiendo posibles muestras de ello en la comarca del Valle Alberche. Construyeron pozas y pesqueras en manantiales, ríos y arroyos, presentes en la actualidad en muchas de las gargantas, en el río Gaznata y en el propio río Alberche. Estas pesqueras servían para encauzar el agua, ya fuese para riego y/o para conducirla hacia los propios molinos. Quizás algunas norias, molinos harineros y un pequeño acueducto próximo situado al sur de la localidad de El Barraco, conocido como “Las Canales”, pudieran tener su origen en aquella época.
- Ya durante la baja Edad Media, entre los siglos XI al XIII, esta tecnología tiene una gran difusión. El aumento de la población y de las tierras de cultivo propicia la construcción de molinos hidráulicos por toda la geografía peninsular, al provecho de cualquier cauce fluvial, sustituyendo antiguos molinos de tracción animal o manuales impulsados por el hombre, también llamados “de sangre”. El molino hidráulico facilitaba una labor cotidiana, dura y fundamental: la molienda del cereal o de otros productos del campo, como las bellotas, para obtener harina, aporte fundamental en la alimentación hasta la introducción de la patata en el siglo XVI. Fue una de las primeras actividades en ser mecanizada y en utilizar una energía que no fuera la muscular.

### **LOS MOLINOS DEL ALBERCHE**

- A mediados del siglo XVIII, los molinos de esta zona del Alberche aparecen registrados en el Catastro del Marqués de la Ensenada, censo fiscal realizado por orden de la Corona de Castilla. Hay en el mismo declarados cuatro molinos en el río Alberche, tres de ellos dotados de cuatro, tres y dos ruedas respectivamente, y otro más, ubicado en el Puente de los Llanos, que fue el primero en incorporar el mecanismo de rodezno o rodete, más eficaz, siendo este molino de una sola rueda (podían ser de más), según figura en el propio documento catastral. La producción de esos molinos, según se declara en dicho documento, era de ocho fanegas de trigo y simiente y seis fanegas de centeno por la rueda de cada uno de ellos, siendo lo producido solo por el molino de rodete, según la propia transcripción, dieciséis fanegas de trigo y cincuenta y dos de centeno. Nueve son los molinos localizados en la Garganta del Arroyo de la Yerma hasta su desembocadura en el Alberche, declarados por entonces en el Catastro de Ensenada, más pequeños al ser todos ellos de rueda única y produce cada uno cuatro fanegas de trigo y doce de centeno. Los molinos del Alberche trabajaban en verano, que incluso venían a moler de Ávila cuando el río Adaja se secaba, descansando en el invierno que era cuando se molía en los de la garganta.
- Las ruedas de cada molino podían tener declarado un dueño diferente, incluso partir en varias partes la titularidad de una sola rueda, reparto lógico al que también atendían los beneficios.
- Las piedras de las ruinas del molino de Puente Nueva en la Garganta de la Yerma, presentan varias inscripciones labradas, marcando una de ellas el nombre de su posible primer dueño, *Leonardo*, la fecha del año de su construcción en 1761 y el año en que se quemó en 1796.
- Los molinos estaban ubicados cerca de los núcleos de población, junto a pequeños pero rápidos caudales, siendo necesaria una caída de agua importante, que se conseguía con el pozo o cubo. Los molinos de la garganta eran pequeños, contando normalmente con dos plantas y solo tenían sala de molturación. Pero los del río Alberche, además de la sala para la molienda, llegaron a disponer hasta de una pequeña vivienda y quizás dependencias para almacenar grano y harina, los aperos propios del molinero, de la labranza, la leña, los animales, el pajar...
- Todos los molinos del río Alberche ubicados en los términos de San Juan de la Nava y de El Barraco quedaron anegados bajo las aguas del Embalse del Burguillo a partir de 1930, llegando a estar en funcionamiento la mayoría de los de La Garganta hasta 1960. El uso de la energía

eléctrica como fuerza motriz y siendo cada vez menor el cultivo de trigo y centeno, hizo que los molinos de harina dejaran de utilizarse. Finalmente, en la década de los 80, dejaron de funcionar los dos molinos que se construyeron en El Barraco a principios del siglo XX y que funcionaban por electricidad.

- Por los lugareños, el de Puente Nueva era conocido como el “**Molino de los Periquines**”. Por encima de este paso estaba el “**Molino del Tío Gaitero**” o “**del Tío Motoso**” y aguas más abajo el “**Molino del Tío Pancho**”, de los cuales también solo quedan varios restos testimoniales en ruinas.
- El paisaje circundante a los molinos en los cauces, quedaba totalmente condicionado por la propia instalación: pesqueras que formaban hermosas cascadas, acequias, balsas y caces, en ocasiones labrados en la propia roca, junto con los propios molinos, daban uniformidad a los lugares tan bellos y singulares donde estaban ubicados.
- Para la nostalgia nos quedan estos edificios semiderruidos que un día fueron molinos, con sus seculares bóvedas aún intactas, desbastados restos de piedras volanderas, secos los pozos y sus canales,... Y para la memoria aún tenemos la imborrable toponimia, que todavía designa con los nombres de los molinos sus parajes y caminos, como el *Camino del Molino del Gaitero*, que perdurará por tiempo en los mapas de este término.

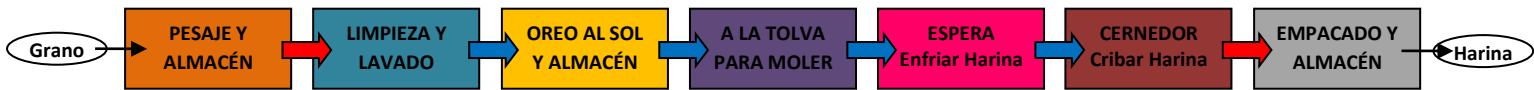
### MECANISMO DE LOS MOLINOS HARINEROS

- El mecanismo más extendido que existió prácticamente en todos los países del mediterráneo fue el **MOLINO DE RODEZNO O RODETE** (rueda horizontal). No existen vestigios en nuestra comarca de MOLINOS DE ACEÑA (rueda vertical).
- Constan de tres partes bien diferenciadas: **acequia o canal, pozo o cubo y bóveda o cárcavo**; antes de la acequia suele haber una **alberca, azud o pesquera** para la retención de agua, pudiendo estar ubicada en el propio cauce o desviada ya del mismo, permitiendo disponer de un caudal continuo hacia el molino; el emboque desde la acequia hacia el pozo es llamado **caz**, siendo el **socaz** la salida del agua por debajo del molino desde el cárcavo otra vez hacia el curso natural del arroyo o río.
- El **RODETE o RODEZNO** consistía en **una rueda horizontal**, las más antiguas eran de madera, que con el tiempo se sustituyeron por las de hierro forjado, dotada de paletas llamados **álabes**, sobre los que era dirigida la energía hidráulica de la corriente de agua a través del **saetín**.

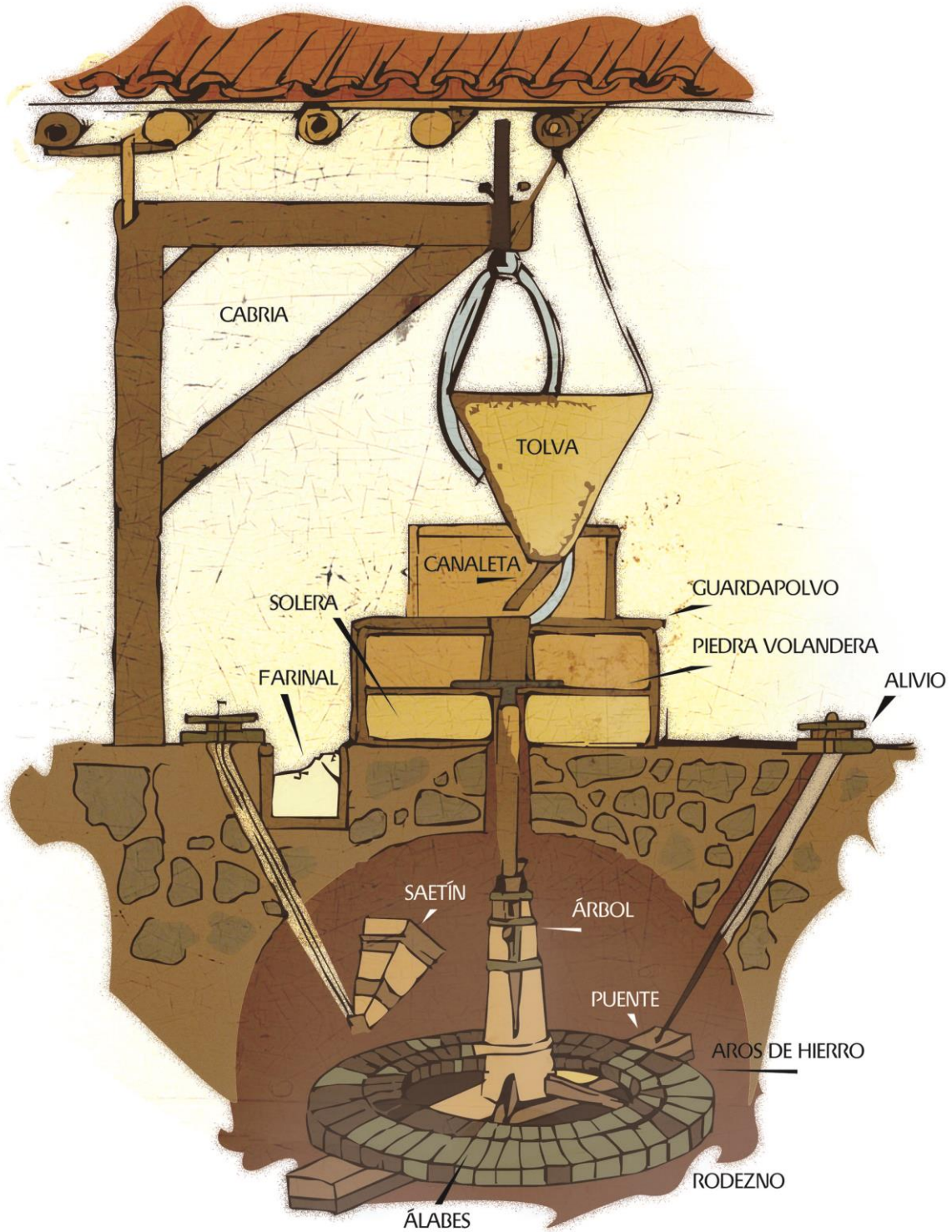
### LAS PIEDRAS O MUELAS FRANCESAS

- Una de las novedades que contribuyó en la conservación de estos molinos es la utilización de muelas francesas, que obtenían mejor molienda y más fina, siendo más eficaces y de menor desgaste que las piedras blancas. La dotación de cabrias para facilitar el desmonte y re-picado de las muelas, de máquinas limpiadoras y cernedores para el grano, tolva de alimentación directa, guardapolvos para recoger la harina ya molida, sistemas de alivio para separar más o menos las piedras y variar fácilmente la finura del producto molido, harneros para cribar la harina... eran mecanismos poco a poco adquiridos que facilitan mucho las tareas del molinero.
- La **piedra o muela superior, corredera o volandera**, presenta en su cara inferior una talla en forma de surcos y estrías; **la inferior, fija o solera**, los presenta en su cara superior, siendo de talla idéntica pero inversa; estas tallas o dibujos constituyen la **picadura** y su función es romper y reducir a polvo el grano. Normalmente todos los molinos suelen ser levógiros (giro anti-horario), siendo la velocidad de giro de las muelas correderas francesas alrededor de 120 revoluciones por minuto.
- El nombre de piedras francesas se debe a que el sílex con que estaban hechas procedía de Francia. A diferencia de las blancas, que tenían que picarse diariamente, estas tenían un menor desgaste y se componen de varias piezas o cuartos, estando reforzadas con arcos metálicos. Su peso varía entre 900 kg. de una piedra de un metro de diámetro y los 1.550 de una de metro y medio. Entre cada picadura, las piedras francesas podían moler 3.000 kg. de grano, mientras que las blancas unos 200 o 300 kg. Su molienda era de mayor calidad al generar menos impurezas, por lo que se decía que el pan de su harina era mucho más delicado.

### LAS TAREAS DEL MOLINERO



➔ **EXTRACCIÓN DE LA MAQUILA en forma de grano y/o harina:** porcentaje en especie cobrado por los servicios del molinero (solía ser del 4% al 10%).



## **APÉNDICE: PEQUEÑA APROXIMACIÓN A LA RED DE CAMINOS TRADICIONALES**

- La red de caminos históricos, tradicionales, red de vías pecuarias y cañadas reales, son la base sobre la que se asientan muchos tramos de nuestras carreteras actuales. Este es un tema que trataremos brevemente aquí, ya que es tal su dimensión como para poder dedicar al respecto todo un monográfico completo.
- Este puente actual, Puente Nueva, paso sobre la Garganta del Arroyo de la Yerma, es de posible origen románico, pudiendo haber sido construido sobre un puente más antiguo, cuya época es complicado establecer. Se pueden observar símbolos tallados en cada una de las piedras que forman su arco, tratándose de marcas inscritas por los propios canteros que lo edificaron, hecho común en todos los puentes.



- Debido a la ausencia de trabajos de estudio y publicaciones al respecto, no está constatada la existencia de caminos de relevancia por estos entornos durante la ocupación romana. Pero seguramente, la existencia de los primeros pasos, puentes y caminos en la zona sea tan antigua como la presencia de los primeros pobladores en el Alberche, que intercomunicarían unos asentamientos con otros, las zonas de huertos y recintos del ganado, los primeros molinos, acceso a manantiales, minas y otros recursos... Hay referencias a una posible calzada romana en el Puerto del Pico en el periodo tardo imperial (entre s. I-II al V d.C.), pero cada vez son más las fuentes que apuntan serias dudas a la *romanidad* de los restos actualmente conservados de esta calzada. Existen también vestigios de otras calzadillas que se derivaban de ésta y enlazaban con otras de mayor rango, como la que surge entre el Pico y Menga, pasada la actual Venta de Rasquilla hacia el Valle del Alberche y que comunicaba con el sector suroriental de la provincia.
- Así pues, aparte de su origen y antigüedad, el camino que sale de El Barraco y pasa por Puente Nueva, es el trazado tradicional que llegaba hasta Navaluenga, de allí hacia Burgohondo y remontaba el valle hasta enlazar con la calzada del Puerto del Pico. En la otra dirección, esta calzadilla bajaba a los molinos y al puente del río Alberche, hoy inundados por las aguas del embalse de El Burguillo, continuando por El Tiemblo y el paso por los Toros de Guisando para enlazar ambas mesetas.
- Debido al impulso de la trashumancia, cobran gran importancia las cañadas reales creadas por el Consejo Real de la Mesta (s. XII-XIII), para facilitar el desplazamiento del ganado y evitar conflictos con los agricultores al atravesar las tierras de cultivo.
- El uso de los caminos, pasos y puentes por personas, mercancía o animales, debía de satisfacer un porcentaje del valor de las mercancías transportadas en concepto de portazgos, pontazgos o peajes de paso. Su propósito era en principio el de ofrecer protección dentro de las rutas comerciales y sufragar la conservación de estas infraestructuras, adquiriendo con el tiempo un simple carácter recaudador. Inicialmente estas tarifas eran exclusividad de la Corona, dándose

después concesión a particulares que, tras caer en total abuso, fue paulatinamente revocado, sobre todo en la primera mitad del siglo XIX, prevaleciendo los intereses del Estado.

- La llegada de los Borbones y su filosofía centralizadora (s. XVIII) forjó el carácter radial de nuestro sistema de comunicación vial.





## **BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS**

Somoza Arribas J. A. (2008). Para la Historia de El Barraco. Institución Gran Duque de Alba. Ávila.

Somoza Arribas J. A. (2013). Historia de la sociedad Monte Encinar y de sus propiedades. Sociedad Monte Encinar, El Barraco (Ávila).

López Cordero J. A. (1995). Los Molinos de Pegalajar: Una histórica industria en torno a la charca. *Demófilo, Revista de cultura tradicional*, núm. 14, pp. 17-31. Fundación Machado. Sevilla.

Ferrándiz Martín F., Martínez Cabañas J.L., Pinedo Reyes J. y Soba de la Fuente R.M. (1990). La calzada del Puerto del Pico: Problemática de su trazado en la provincia de Ávila. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, pp. 183-198. Tarazona (Zaragoza).

Álvarez Regueras H. Sánchez Conde M. V. (2007). y Libro IV. Comunicación y comercio. Vías Romanas. Imprentas Gráficas Santa María. Madrid.

Zenón de Somodevilla y Bengoechea E. (Marqués de la Ensenada), Martínez C. y de la Vega C. (. (1739-1743). Mapas Generales. España.

Zenón de Somodevilla y Bengoechea E. (Marqués de la Ensenada). (1750-1755). Catastro de Ensenada. España.