

NARCISO CASAS

Su objetivo es recordar cómo se viajaba en este tipo de trenes y cómo se trabajaba hace más de cien años en el desempeño de oficios ya desaparecidos, como fogoneros, guardafrenos, etc. En 1990, un grupo de aficionados al ferrocarril adquirieron una vieja locomotora de vapor a punto de ser desguazada. Con el tiempo, esta asociación sin ánimo de lucro logró reconstruir esta pieza histórica y, además, recuperar el tramo entre La Poveda (Arganda) y la Laguna del Campillo (Rivas) de la antigua línea ferroviaria del Tajuña (que dejó de funcionar en 1997). Así, en 2003 resucitaba aquel tren en el refranero popular: el tren de vapor de Arganda, “el que pita más que anda”, está formado por coches de madera.

El viaje, de unos cuatro kilómetros, dura alrededor de 45 minutos. Se circula por el Parque Regional del Sudeste revisando los viajes, a baja velocidad (15 km/h) y con el silbato trabajando a su máximo rendimiento, como eran hace más de un siglo con el material restaurado de entonces.



EL TREN de Arganda

Al tratarse de un tren histórico, la duración puede oscilar ligeramente en función de las condiciones del tiempo y, en situaciones extremas, la locomotora de vapor puede ser sustituida por su compañera diésel. Sale desde la estación de La Poveda, en Arganda del

Rey, donde tiene su sede y museo, y se desliza entre nubes de vapor hasta el apeadero de Laguna del Campillo, a orillas de la gran balsa de agua que le da su nombre, en la vecina localidad de Rivas-Vaciamadrid. Allí los pasajeros pueden bajarse para contemplar la maniobra

de diez minutos con la que se cambia el sentido de la marcha para volver a Arganda. Finalmente, el tren regresa hacia La Poveda, donde se puede visitar el pequeño museo, que reúne recuerdos y antigüedades del mundo ferroviario.

A lo largo de este trayecto se cruza dos veces el río Jarama por un espectacular puente de hierro de 175 metros de longitud, escenario histórico

Locomotora Áliva, número 4 del Tren de Arganda, maniobrando en el apeadero de la Laguna del Campillo.
CARLOS TEIXIDOR CADENAS

de combates durante la batalla del Jarama en la Guerra Civil Española.

Este tren turístico circula todos los domingos de marzo, abril y mayo, y todos los domingos de octubre, noviembre y diciembre.

HORARIOS:

Salidas: 11:00, 12:00 y 13:00.

RESERVAS POR TELÉFONO:

630 336 840.

HORARIO DE ATENCIÓN: 10:00 a 14:00 y

de 16:00 a 19:00 (de lunes a viernes).

POR CORREO ELECTRÓNICO:

reservas@vapormadrid.com

PRECIO: viaje en el tren de vapor

(ida y vuelta) + visita al pequeño museo de la estación: 5€.

VISITA A LA MAQUETA MODULAR

(tren lanzadera incluido): 2€. Menores de tres años (sin plaza de asiento en caso de que el tren vaya lleno): gratuito.

Los billetes se abonan y retiran en la taquilla de la estación de “Poveda”, no confundir con la estación del metro La Poveda L9.

CÓMO LLEGAR EN COCHE: Vía A-3.

Tomar la salida 22 de la A-3 (Arganda).

En la primera rotonda, tomar la carretera M-300 en dirección La Poveda / Campo Real / Alcalá de Henares. Antes del primer semáforo, junto al Restaurante Casa Julián, girar a la izquierda.

Los molinos harineros en Villaverde

JULIO HERNÁNDEZ GARCÍA

Los molinos fueron una revolución tecnológica de la molinera. Hasta la revolución industrial, las energías utilizadas eran de origen natural, como el agua, el viento y la fuerza animal. El sector más importante en Villaverde fue el de los hornos de tejas y ladrillos, y los molinos para la molinera del cereal, muy extendido por su entorno.

La instalación de los molinos hidráulicos dependía del volumen de población, de la producción de cereales y de las disponibilidades hídricas. Al circular el río por zona llana, se construían pequeñas presas para almacenar el agua y conducirla hacia el molino, que golpeando las ruedas de moler las hacía girar. El agua después salía y era dirigida de nuevo al río.

En los comienzos, los molinos podían ser de propiedad de los concejos o de los señores, que solían construirlos dentro de sus dominios, acudiendo allí los vecinos para moler sus cosechas. Como pago se entregaba la “maquila”, cantidad de harina de tri-

go que se abonaba al molinero por la molinera. Si era propiedad de los concejos, los vecinos hacían uso del mismo para sus molineras, sin la figura del molinero. Los molinos en torno a Madrid funcionaban unos meses al año, de noviembre a mayo o junio, dependiendo del agua que llevase el río.

Desde su fundación en los siglos XII-XIII, Villaverde estaba rodeado de tierras de cereales, pastizales, algunas huertas y frutales, con una industria de hornos de pan, de tejas y ladrillos, que abastecían a Madrid. Desde que tenemos constancia de ello en la Edad Media, ya existían en la ribera del río Manzanares de Villaverde tres molinos harineros: el del soto de la Arganzuela, el de La Pangía, y el de la Hormiguera.

Eran muy importantes para la alimentación de la población, hasta tal punto que el Concejo de Madrid inspeccionaba sus instalaciones para asegurar el abastecimiento de harina. En una de esas inspecciones que se hicieron, en 1525, se comprobó que, entre otros, los dos últimos molinos citados tenían piedras blan-



das, dándoles diez días de plazo para cambiarlas. En 1630 mandó restaurar el molino de la Hormiguera, perteneciente a D. Francisco Luzón, porque llevaba tiempo sin funcionar.

El soto y molino de la Arganzuela eran del común, y podía pastar cualquier ganado del término de la villa. Luego fue de Francisco Zapata, vecino de la villa de Madrid, que tuvo arrendada la hierba por 10.000 maravedíes. A principios del siglo XV, el molino estaba junto al puente

de Toledo y pertenecía a Alonso González de Herrera y a Alfonso de Salmerón.

El molino de la Pangía comenzó siendo comunal, pero ya en el siglo XII se convirtió en propiedad privada. Los primeros propietarios del molino de La Pangía fueron Urraca Fernández y Martín López Daganzo, que lo venden, junto con una casa, a Alfonso García de Paredes y a su mujer Catalina González en 1418 por 10.000 maravedíes. El último propietario fue Fermín de Baray-

bar. Entre 1418 y 1818 los dueños fueron Luis de Toledo, Álvarez de Toledo, Núñez de Toledo, Toledo y Mendoza (marqués de Villamayna) y familia Baraybar y León.

En 1576 consta (Relaciones de Felipe II) que el de La Hormiguera era de Pedro de Luzón y el de La Pangía de Luis de Toledo. El de La Hormiguera pertenecía a la familia Luzón. En el siglo XVII pasó a pertenecer al conde de Montijo, que en abril de 1695 lo arrendó, junto con el soto de Luzón, una huerta y prados en La Algarrada, por 1.500 reales. A este molino venían a moler vecinos de Vallecas y lugares de los alrededores.

Según el marqués de la Ensenada, contaba Villaverde en 1751 con dos molinos harineros de cuatro muelas cada uno: el de La Hormiguera, que era del mayorazgo de Osera y molía cuando estaba activo 400 fanegas de trigo; y el de La Pangía, que era en esa fecha de Pedro Yermo y molía lo mismo que el anterior. Los dos rentaban 16.000 reales. El de La Pangía posiblemente lo construyeron los musulmanes, porque el nombre deriva de Al-fandía. También pudieron utilizar o construir una atalaya para vigilar y controlar el vado de Santiago el Verde y algunas alquerías junto al río.

En 1848 (Madoz) seguían operativos los dos molinos. Hoy día no queda nada de ellos.

ERAN MUY IMPORTANTES PARA LA ALIMENTACIÓN DE LA POBLACIÓN