

EL “GURRIÓN”

Labuerda

Agosto de 2016

número: 144



A la búsqueda de molinos



Un molino en Banastón

Banastón – Marzo 2016

Estimulados por unos recuerdos de juventud de José Manuel Abad, relacionadas con el molino de Banastón, nos dirigimos esta vez hasta ese pueblo, a la búsqueda de un molino aceitero que hace mucho tiempo abastecía a gran número de pueblos de los alrededores. Ya desde lejos, notamos que el tejado se había caído y temíamos el peor. Efectivamente, por dentro reinaba un gran desorden, con zarzas que crecían por todas partes y hasta pequeños árboles. Pero lo que descubrimos, a pesar de los arañazos, valió bien la pena.

El edificio

Desde el exterior, el edificio no muestra características particulares. La fachada tiene dos ventanas provistas de rejas por fuera y de contraventanas por dentro. En la foto vimos que a la derecha, medio oculta detrás de los árboles, había una doble puerta que formaba la única entrada. Está bloqueada por los escombros, pero una grieta basta para culebrear por la abertura. Por dentro no vimos habitaciones separadas; solamente un gran espacio donde cada proceso tenía asignado su propio rincón.

Frente a la puerta hay dos aljorines que sirven para guardar las aceitunas en espera de su tratamiento. Se encuentran a ambos

lados de un pasillo que va desde la puerta hasta la pared del fondo. En la pared, por encima de ellos, notamos restos de numeraciones romanas sobre unos azulejos empujados entre las piedras. Tal vez, anteriormente, estos depósitos estuvieron más subdivididos, como es el caso de los aljorines en los molinos de TRONCEDO, OLSÓN, SALINAS DE TRILLO o CASTILSABÁS. De esa manera, antes de moler, se podían separar las olivas según fuera su procedencia, estado de conservación, destino, grado de tersura, etc. No obstante, no hay ni rastro de posibles tabiques.

El espacio para el abastecimiento ocupa más o menos un tercio de la superficie del molino. El resto, con todos los aparatos

instalados de manera muy meditada, funciona como área de producción. Todos los grandes aparatos se sitúan contra las paredes del fondo y una lateral. Tal configuración crea un gran espacio por donde nos podemos mover fácilmente.

Primero, es decir cerca de las reservas de aceitunas frescas, encontramos el sitio para la molturación de la aceituna. Es obvio que este aceitero tenía una capacidad importante para transformar grandes volúmenes. La rueda tiene un diámetro de unos 160 cm y el embudo una profundidad de 80 cm. Se encuentra en excelente estado, con puerta y repartidores que distribuyen las olivas sobre la solera. El tamaño de la rueda es casi el



Banastón — 2013



Bomba de La Maquinista Reusense Banastón — 2013

doble de lo que notamos en muchos molinos más pequeños de la zona, pero es regular para los más grandes como en BUERA (Los Corrales) o ARÉN (Mas de Ribera). También el troje de donde sacaban la masa triturada, posee amplias dimensiones.

Se aprecia claramente que la rueda se movía de modo mecánico. Ni siquiera queda bastante espacio alrededor de la balsa para moverla con fuerza humana o de animales. Desde el principio, todo está construido para funcionar con la transmisión, por medio de cintas y ruedas de engranaje.

La prensa

Al lado del sitio de la molturación, hay espacio para cargar las vagonetas con una pila de capachos circulares trenzados de esparto (esteras), alternados con una masa de olivas aplastadas. Normalmente, cuando estaba la vagoneta completa de capachos se empujaba para desplazarla por unos raíles hasta la prensa. Esto se puede ver muy bien en el antiguo molino de EL GRADO, pero en BANASTÓN los escombros esconden los rastros de raíles —si es que hubo—, porque aquí la distancia (unos dos metros) entre la rueda y la prensa es muy corta.

En los molinos donde encontramos prensas de fundición — a mano— de cuatro columnas, éstas tienen la marca *La Maquinista Terrestre y Marítima* (e.o. MIPANAS, NAVAL, BUERA). Sin embargo, las prensas hidráulicas son por lo general de otra marca (p.e. Talleres Baró, o Cené, Carnicé y Ca).

Las instalaciones de *La Maquinista Reusense* de Gabriel Pujol Parés, tal como vimos aquí en BANASTÓN, resultaron bastante populares. Una prensa de este tipo se encuentra también entre los restos del antiguo aceitero en EL GRADO (barrio del Cinca) y vimos



Marca de la prensa — 2013



Membrete de La Maquinista Reusense

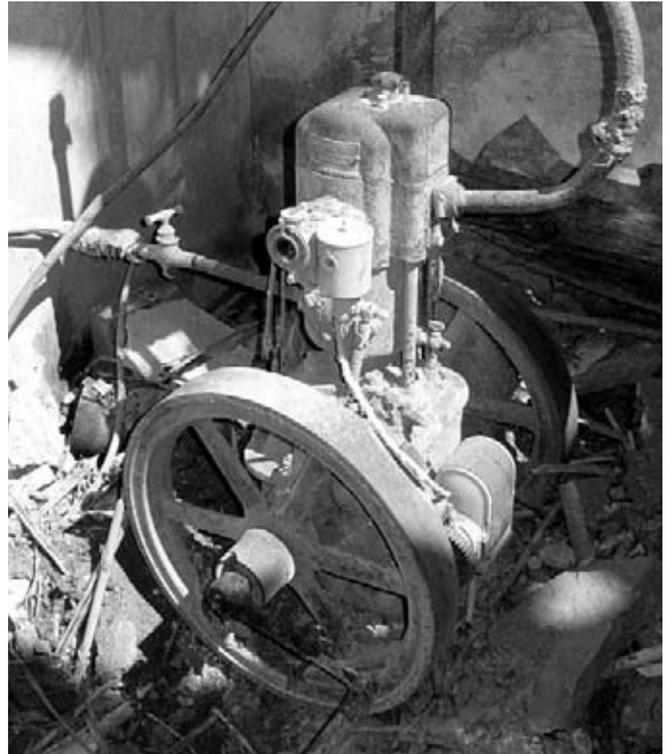
— medio siglo XX



Prensa hidráulica del mismo tipo Alquézar — 1998

que una instalación similar completa, todavía funcionaba alrededor de fin de siglo XX en la almazara de ALQUÉZAR. La foto muestra muy bien el cilindro que empuja la placa del fondo por arriba, por medio de la presión hidráulica. Se ve la vagoneta — nótese las ruedecitas— cargada con una pila de esteras.

El membrete de la compañía muestra una instalación típica de una prensa construida con vigas de acero con juego de bombas con 2 bombines. La imagen es



Motor Vellino tipo BR Banastón — 2016

una copia fiel con la prensa, el cilindro, el tubo de presión, el manómetro de la bomba, y al fin y al cabo también el motor que propulsa la bomba.

La fuerza motriz

En BANASTÓN se utilizaba un motor estacionario *Vellino*, un producto de la empresa del mismo nombre, que producía en la primer mitad del siglo XX un amplio abanico de motores.

Al final del siglo XIX *Carlos Vellino Roch*, de origen suizo, pero trabajando en BARCELONA, dirigió una empresa que se especializaba en la elaboración de baterías: *Laboratorio Vellino*.

En aquellos tiempos, el conocimiento de las baterías estaba en plena evolución. La batería de plomo recargable fue descubierta en 1859 y sensiblemente mejorada sobre el final del siglo. Los motores de combustión interna ya no funcionaban muy bien. Por eso en ese tiempo, más



Etiqueta del motor Banastón — 2013



Ilustración Artística y Literaria — Año I, Núm 2; 1912

MOTORES VELLINO
 A GASOLINA, BENZOL, ALCOHOL Y GAS
 UN COMPETENCIA PARA USOS AGRÍCOLAS, PEQUEÑA INDUSTRIA Y ELECCIÓN DE AGUA



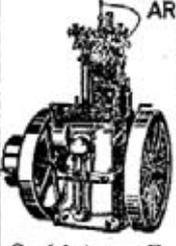
El único motor cuyo valor práctico es acreditado por más de 3.000 clientes en España.
 Pedir la lista de referencias de dichos clientes, es el primer paso que debe de dar todo interesado en comprar un motor.
 Se construyen tipos entre 1 1/2 y 42 caballos. Consumo garantizado no excediendo de 250 gramos de gasolina por caballo-hora.

GRUPOS ELECTRÓGENOS "ELECTROR"
 para alumbrado de fincas, casinos, conventos, etc.
 Proveedor de la Marina de Guerra y Ejército Español
 INSTALACIONES COMPLETAS PARA ELEVACION DE AGUA

LABORATORIO VELLINO
 TALLER ELECTRO-MECÁNICO
 Provenza, 487.—Teléfono 338-9M
BARCELONA

Asoc. de Labradores de Zaragoza
 Boletín extraordinario; Abril 1925

MOTORES VELLINO
 TIPO DIESEL SIN COMPRESOR
 ARRANQUE EN FRIO



Son tan sencillos y perfectos como los afamados motores "VELLINO" a gasolina, de los cuales hay más de 6000 funcionando en España.

Se fabrica en Barcelona, únicamente de 9 a 25 caballos. Teniendo siempre piezas intercambiables en almacén y montadores expertos a disposición para revisiones, los paros son imposibles. Los motores son baratos y su valor se amortiza muy pronto con la economía que realizan.

LABORATORIO VELLINO - Provenza, 487 - BARCELONA

La Vanguardia

Marzo 1930

era la solución, y un empresario (y militar) barcelonés, *Emilio de La Cuadra Albiol*, después de su visita a la Exposición Mundial de PARIS, ideaba el plan de construir un automóvil español y, además de eso, eléctrico por medio de los conocimientos de nada menos que *Carlos Vellino*.

La idea era construir un prototipo de un automóvil, de un camión y de un autobús. Sin embargo, un camión y un bus necesitaban baterías mucho más potentes y eso representaba un problema difícil a resolver. A pesar de la asistencia de otro especialista, *Marc Birkigt* (nacido en GENEVE, Suiza) que Vellino consultaba, no obtenían resultados y en último lugar, tenían que utilizar baterías convencionales.

El día de la presentación oficial ante la prensa reunida, el prototipo del autobús salió de la fábrica con Vellino al volante, y ... paró de repente. Desafortunadamente, no hubo manera de hacerlo arrancar otra vez. Este evento funesto y además, la huelga general en Cataluña significaron el fin del sueño de Emilio de La Cuadra.

Emilio volvió al ejército. Carlos abandonó el motor eléctrico e inició en 1901 Motores Vellino. Marc se juntó en 1902 con el banquero *Juan Castro*. Por desgracia la empresa «*J. Castro Fabrica Hispano-Suiza de automóviles*» quebró en la primavera de 1904. Pero dos empresarios españoles se hicieron cargo del negocio y con Birkigt como socio e ingeniero jefe, ya en el mes de junio del mismo año, fundan la «*Hispano-Suiza, Fabrica de automóviles*». Y muy pronto se hace famosa en el mundo entero (hasta en Australia).

de un tercio de los coches fueron «eléctricos», más potentes y rápidos que los otros, y con una autonomía relativamente grande. Los coches eléctricos seguirían siendo populares durante el primer decenio del siglo veinte pero después, la cosa iba de mal en peor cuando el *Ford-T* con motor de gasolina suplantaba al eléctrico en

el mercado y sobre todo cuando, un poco más tarde, el confort del motor de gasolina fue mejorado, gracias a la invención por *Cadillac* del arranque eléctrico del motor.

Carlos Vellino

En el año 1900, la gente todavía creía que el coche eléctrico



Motor Vellino Tipo CR Palo — 2016



Motores Vellino

Motores Vellino hacen mucha publicidad en varias revistas y periódicos, hasta en el *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*. Trabajan con una amplia variedad de combustibles: gasolina, benzol, alcohol, diésel, gas. Sus motores gastan muy poco, menos de la mitad de los de la competencia; arrancan fácilmente; la adquisición y el mantenimiento resultan baratos, y hay siempre bastantes piezas de recambio.

Es un producto milagroso. La venta debió estar muy bien, porque en abril 1925 tuvieron unos 3000 clientes y en 1930 tienen 6000 motores en funcionamiento

en España (según su propia propaganda).

La publicidad nos muestra que la marca vendió varias clases con códigos como AR, CR, CZ, CDR, según el combustible utilizado u otras características, como el número de cilindros o la potencia. En el molino de BANASTÓN hay un tipo BR, desafortunadamente con el número de serie ilegible, y en el parque infantil de PALO encontramos uno del modelo CR, muy similar, pero montado al revés.

De acuerdo con las informaciones de *La Vanguardia*, Carlos Vellino falleció en la última semana de Marzo de 1934. Sin

embargo, Motores Vellino continuaba produciendo en los años 1940, bajo la licencia de los hermanos *Javier y Martín Sanglas*.

Los hermanos Sanglas querían crear una alternativa española a las marcas extranjeras como BMW. En primer lugar compraron en 1942 la licencia para producir motores Vellino. Unos años después, lanzaban su primera motocicleta —la N-1— al mercado. Sanglas sería, tal como el Hispano-Suiza, un verdadero éxito.

¿No resulta extraño cuánta historia vive en este humilde molino aceitero?

Luc Vanhercke & Anny Anselin

Sobre ideas y proyectos. Una reflexión

A veces uno se da cuenta que lo que siente se relaciona, además de con sus procesos culturales, con sus vivencias y circunstancias. Por ello resulta muy difícil analizar las poliédricas relaciones sociales desde nuestras premisas sentimentales, pero a la vez tampoco pueden dejar de estar presentes en el análisis al que marcan y orientan.

Me explicaré. Cuantas veces planteamos, en lo social, hipótesis viciadas de tal modo que nos han de llevar necesariamente a la conclusión que nos habríamos prefijado.

Una de las determinaciones empíricas que podemos establecer, sin temor a engañarnos, es que en

lo social la mayor parte de las veces olvidamos la ciencia de verdad para así poder usar alegremente la terminología científica.

Cuando analizamos determinados acontecimientos históricos observamos como los hechos que llegaron a confluír para producirlos fueron en su momento tergiversados, enfocados incorrectamente y dieron lugar a desastres considerables.

Por ello observamos que sólo desde el rigor intelectual, desde la honradez, desde la crítica a las vanguardias poseedoras de la verdad y desde el esfuerzo por el sentido común se puede hacer frente a los desmanes que algunas veces nos proponen.

Quizá sea menester advertir que nunca las ilusiones y las utopías pueden venir de la mano de personas poco escrupulosas.

Haríamos bien en discernir por quién somos acompañados en determinados proyectos y cuáles son los principios que los sustentan.

Salgamos de las tribus y seamos aves libres sin pertenecer intelectualmente a ningún rebaño aún con el riesgo de ser quemados en la hoguera.

Puede que ese sea un camino más, pero estamos en la creencia de que así la dignidad toma su verdadero sentido.

José María Salas