

Olla ferroviaria: de ingenio culinario a *délicatesse*

JESÚS DE CASTRO
Fotos: ANDRÉS DÍEZ

Cuenta la tradición que fue en el tren de La Robla (Ferrocarril Bilbao-La Robla), inaugurado en 1894, donde se guisó la primera olla ferroviaria, y muchas más una vez perfeccionado el sistema por parte de los sufridos maquinistas, fogoneros y guardafrenos de la época. No tenía en su origen otra pretensión que la de asegurar una comida caliente y combatir los rigores del clima, es decir, contribuir al noble oficio de la supervivencia que desde siempre ha merecido los esfuerzos del ingenio humano. La olla o puchera, como la denominan en Balmaseda, responde hoy a una finalidad muy distinta, pero sigue despertando admiración y congregando comensales al conjuro de sus efluvios.

Modelo de olla artística, la que mejor se comercializa hoy en día.



Valdeolea es el principal núcleo difusor del popular guiso, extendido ya por amplias zonas de Campoo, León, Palencia, Burgos y Vizcaya





No es fácil imaginar, en plena era del confort y los TAV (Trenes de Alta Velocidad), la dureza que acompañaba al quehacer de los antiguos ferroviarios. Muchos recordarán aquellos trenes de viajeros, los correos, y sus eternas paradas nocturnas, en medio de ninguna parte. Los trayectos se hacían tan interminables que casi se olvidaba el destino del viaje. Si hablamos de los *mercancías*, como el tren de La Robla, que realizaba el trayecto desde Bilbao hasta esa estación leonesa transportando carbón, más que vía del tren debía de parecer un vía crucis. Con jornadas de 12, 14 y 16 horas, los esforzados empleados en el camino de hierro soportaban muchas veces un frío extremo, junto con la imperiosa necesidad de una comida caliente y nutritiva. Para combatir las heladas contaban con sus durísimos capotes, y con aquellas hogueras casi familiares que improvisaban en viejos bidones. En cuanto a la cuestión alimenticia disponían de buena materia prima: la matanza del cerdo y las hortalizas. El combustible no podía estar más a mano así

Diferentes modelos de ollas (una de ellas con chimenea lateral).

que, si aún no existía la olla ferroviaria, pues habría que inventarla.

Cuentan que, inicialmente, probaron a conectar un tubo desde el serpentín de la locomotora hasta una vasija, donde conseguían preparar cocidos al vapor que estaban, según dicen, para chuparse los dedos. Más adelante se avanzó en sofisticación culinaria: el carbón sustituyó al vapor y la cocción lenta se impuso sin discusión. Carbón y tiempo sobraban, sólo faltaba un recipiente capaz de soportar tres o cuatro horas de hervores y traqueteo.

METAL, PUCHERO Y CARBÓN

Probablemente, aquellas primeras ollas ferroviarias eran bastante más rústicas que las actuales, con recipiente y puchero de una sola pieza y una especie de chimenea central. Hoy en día casi todas constan de un recipiente metálico -provisto de patas y asa con empuñadura de madera, donde hace su combustión el carbón vegetal- y un puchero, de porcelana o de barro, que contiene el guiso y encaja en el recipiente como un guante.

Precisamente, el recipiente acapara toda la atención de quien presencia la ceremonia de preparar una olla ferroviaria, salvo la de los encargados del guiso, que no pierden de vista la evolución de los manjares. La variedad de formas y acabados es amplia: los hay tan solemnes que podrían contener la poción mágica (y a veces se acercan bastante); otros, con su deslumbrante apariencia metálica cromada y sus tres patas, parecen los antecesores del robot rechoncho de "La Guerra de las Galaxias".

No menos sorprendente resulta la pragmática eficacia del conjunto: recipiente y puchero componen una auténtica cocina de campaña, fácil de transportar y de instalar, y con unos resultados finales que harían palidecer de envidia al mejor cámping gas. Va quedando claro que, si tenemos prisa, nos hemos equivocado de lugar y de menú. Los buenos conocedores de la olla insisten una y otra vez en dos ingredientes indispensables, que no figuran en la mayoría de las recetas: paciencia y prudencia.

De ambas está muy bien surtido Micael Álvarez, *Cael*, natural de Mataporquera, la capital del invento, que a sus 74 años es uno de los contados artesanos que fabrica ollas ferroviarias. La vistosidad de los recipientes ha propiciado para muchas ollas el destino de objeto decorativo; *Cael* las ha llegado a fabricar, por encargo, hasta de cuarto de litro. Este veterano calderero recuerda que su padre, ferroviario en la línea de La Robla, llevaba uno de aquellos artilugios a su trabajo. "Las había de todos los tipos -comenta *Cael*-; el recipiente era de chapa, y había que fregarlo



Primitivas ollas, con chimenea central, de las que se derivan las demás.

después con esparto. La brigada, formada por once ferroviarios, se reunía a la hora de comer, y se repartían el contenido de varias ollas, que venían guisándose toda la mañana. La de mi padre tenía chimenea. ¡Qué bien salían!".

Se hicieron en su día de chapa galvanizada, de estaño y de otros materiales, pero *Cael* utiliza desde hace tiempo el acero inoxidable, vistoso y duradero. Ha llegado a desarrollar un molde para obtener las patas troqueladas y una serie de detalles que identifican, a la vista de los entendidos, la mano del buen artesano.

Cada cual tiene su *librillo*. El de *Cael* se abre con la elección de la pieza que formará el cuerpo principal del recipiente, calculando la capacidad final deseada. Después la redondea sobre una base cilíndrica; una vez curvada se remacha y se le ajusta el borde inferior para encajar la parrilla donde se quemará el carbón. La parte superior del cuerpo, levemente cónico invertido, lleva unos ojales perforados y remachados, "para que la olla respire y tire bien", además de los soportes para las asas.

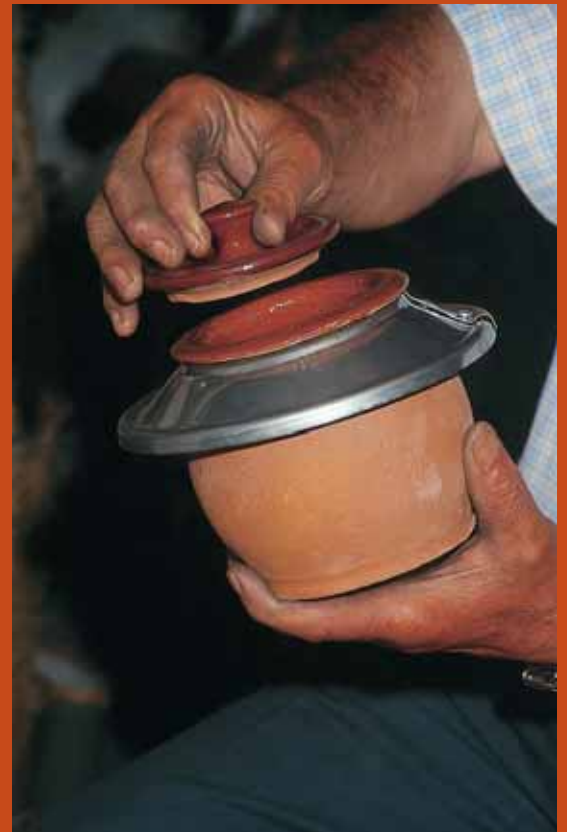
Las tres patas de latón ya salieron del molde y están dispuestas para ser fijadas, cada una con triple atornillamiento, en el punto exacto que garantiza una estabilidad no renqueante. Queda otro detalle "de firma": el cajoncito tirador, la "puerta" de la olla, que permite controlar la combustión, avivarla o mantenerla, y añadir más carbón cuando es preciso. *Cael* suele acompañar la portezuela con un artístico cierre, y la enmarca con una especie de ribete metálico.

El puchero acostumbra a ser de porcelana esmaltada, que ahora parece escasear, pero también se admite de barro: "si se cuida un poco -confirma nuestro experto- un puchero de barro puede durar tanto como los otros, y el sabor que resulta es exquisito. Pero, si se trata mal, se puede quemar hasta el recipiente, por utilizar combustible inadecuado o, simplemente, por no saber usarlo".

Cael no recuerda el número de ollas que ha fabricado, pero seguro que, reuniéndolas, parecerían una versión apetitosa de "La Guerra de los Mundos". Le dicen que debería de haberlas numerado y firmado, aunque no es preciso pues su forma de hacer está presente en cada una de las piezas. Algunas de ellas han viajado a muchos lugares de España, incluso a Bélgica, y le siguen llegando encargos. Tiene ahora el reto de fabricar una de 30 litros (ya las hizo de 18), y la dificultad de encontrar un puchero con esa capacidad.

Pero también le gusta poner las ollas a funcionar: preparar con mucho esmero, y sin prisas, los ingredientes y condimentos, rondar el guiso interviniendo lo imprescindible, y degustarlo en amigable compañía. Recuerda miles de anécdotas en torno a una olla ferroviaria, como aquel día en que prepararon en El Escorial comida para mil perso-





Arriba, Cael en su taller, rodeado de sus creaciones. Sobre estas líneas, junto a la máquina "Begoña", expuesta en Matamorosa; y, a la derecha, puchero de barro con la tapa preparada para incorporarse al armazón metálico.



nas, y sobró una buena cantidad por culpa de la intensa lluvia. *“Otra vez, hace mucho, en un concurso al que acudí con una olla de cobre, se volcó el recipiente, y, con ayuda de unos amigos, recogimos a toda prisa lo que pudimos, incluyendo algún ingrediente nuevo que viajó del prado a la olla. No puedo saber la receta exacta, pero recuerdo que ganamos el concurso”*, comenta.

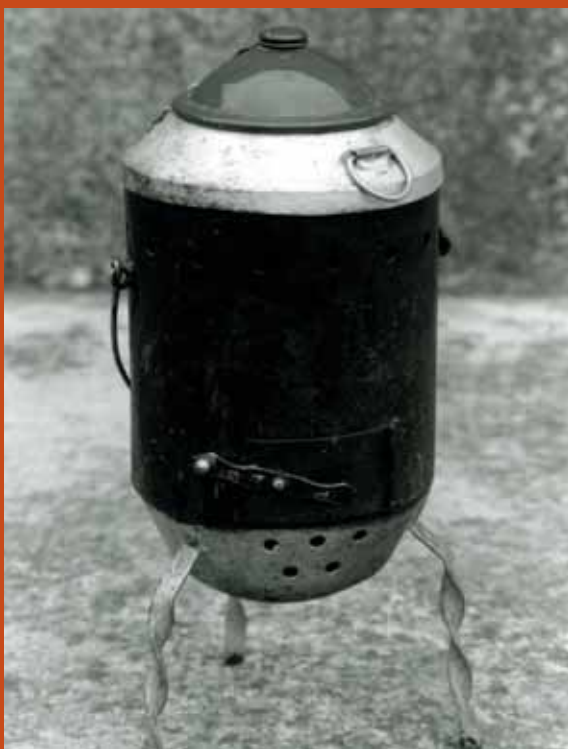
VALOR PLÁSTICO Y VISUAL

Mataporquera y Reinosa conservan artesanos fabricantes de ollas, pero también Cistierna (León) o la localidad vizcaína de Balmaseda, en el valle de Las Encartaciones, que además ha puesto la *putxera* -nombre que allí dan a la olla- como plato estrella de su oferta gastronómica. Esta proliferación ha generado cierta inquietud entre quienes piensan que la olla ferroviaria puede llegar a no tener nada que ver con lo que nuestros mayores aún recuerdan. Hay quien reivindica incluso una especie de denominación de origen, con su consejo regulador, que vele por el legado sociocultural que acompaña a la olla.

Luis Prieto, conocido restaurador de Valdeolea, investigador de todo lo que atañe al desarrollo rural de la zona, y referente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Mataporquera, precisa: *“La verdadera tradición está desvirtuada desde hace tiempo, pero se ha hecho una adaptación sana; es impensable que ahora nadie cocine la olla ferroviaria en un trayecto en tren, y tampoco que hoy la olla sea el artilugio pobre para comer deprisa dentro de una jornada laboral de ferroviario mal pagado. Me parece válido que, a partir de esa tradición laboral y obrera, se haya creado un nuevo fenómeno social... por lo tanto no se requiere ninguna actuación urgente, sólo continuar reuniéndonos con los amigos para comer una olla, cocinada o no por uno mismo, y seguir investigando nuevos guisos y condimentos”*.

Buen conocedor de lo que atrae a los visitantes de cualquier procedencia, Luis Prieto señala: *“El componente gastronómico de cualquier viaje, corto o largo, es importantísimo, y el valor del elemento plástico y visual es inseparable del hecho alimenticio. Este tipo de complementos escasea en nuestra cultura gastronómica, y tan importante como el guiso es sacar ante el comensal el recipiente con el carbón humeando y contarle la historia de los fogones de La Robla”*.

Este celebrado plato no sólo se consume en restaurantes, también hay concursos de olla, como los de Reinosa o Mataporquera, demostraciones ocasionales, y grupos de personas que se reúnen alrededor de uno de estos recipientes para compartir guiso y amistad. No hace falta insistir en lo de la paciencia, pero, si pueden, degústela en Valdeolea, donde habitan los druidas expertos en estas y otras pociones que relajan el cuerpo y aplacan el espíritu. Se puede realizar a continuación, por ejemplo, la ruta de los menhires, y completar así una jornada realmente sabrosa, con el ritmo pausado de las cosas que requieren tiempo. ■



Arriba, dos modelos de ollas primitivas. A la izquierda, la primera olla producida en serie, en los años 70. Abajo, una olla moderna, con manómetro incorporado.





De arriba a abajo, participantes en un concurso de ollas; atizando el fuego con fuelle; y, el público da buena cuenta del guiso.

Lo que se **cuece**

Teniendo en cuenta los difíciles tiempos en que la olla ferroviaria inició su andadura, es lógico suponer que cada cual echaba dentro lo que podía, si bien la tradición oral identifica los productos de la matanza del cerdo, y de la huerta, como los más frecuentes en estos pucheros. En esa línea reproducimos la receta clásica, según la recogió la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Mataporquera, en un folleto que muestra la historia y bondades del invento:

Patatas con carne a la olla ferroviaria (Receta para 8 personas, en olla de 4 litros)

Ingredientes:

Agua, aceite de oliva, perejil, laurel, una cebolla mediana, 4 dientes de ajo, sal, 1,5 kg de carne, 2,5 kg de patatas, un tomate y un pimiento verde.

Preparación:

Se echa la cebolla y el ajo picado en el aceite caliente y se espera hasta que se dore. Se echa la carne, cortada en trozos moderados, y la sal.

Una vez que la carne está medio hecha, se añaden las patatas, el perejil, una hoja de laurel, el tomate y el pimiento picado.

Por último, el agua hasta tapar los ingredientes superficialmente, y se deja cocer unas dos horas y media.

Micael Álvarez, *Cael*, aporta ciertas variantes a los ingredientes, que nos remiten a una olla más picante, tal vez para combatir mejor el frío. Las reproducimos igualmente, para que puedan los lectores comparar resultados. Con similar proceso, y un tiempo de cocción más dilatado a fuego lento (hasta tres o tres horas y media, dependiendo de la valoración del cocinero), el veterano artesano propone una olla de cinco litros con:

- Una cabeza de ajo.
- Una cebolla.
- Un bote de guisantes.
- Un bote de champiñones.
- Cuatro cucharadas de aceite de oliva.
- Media cucharada de pimienta.
- Un pimiento verde.
- Una cucharada de pimentón picante.
- Una cucharada de sal.
- Dos guindillas en vinagre.
- Un tomate.
- Dos zanahorias.
- Tres hojas de laurel.
- Tres kg de patatas.
- Un kg y medio de carne de ternera.
- Una pizca de perejil.
- Carbón vegetal.

Luis Prieto, por su parte, ha experimentado en su restaurante una serie de variantes dentro de la olla ferroviaria, que tienen gran aceptación: garbanzos con cerdo, cabrito de Valdeolea con verduras de temporada, patatas con rabo de ternera de Campoo-Los Valles, o alubias de Ávila con almejas del Cantábrico. Para gustos se hicieron las ollas, por fuera y por dentro.

