

HISTORIA DE LA OLLA FERROVIARIA.

La olla ferroviaria fue un invento de los agentes del Ferrocarril de La Robla, allá por la década de los años 1.930, para prepararse diariamente en ella las comidas y cenas cuando realizaban servicio en trenes o hacían reemplazos en estaciones, a veces estos reemplazos duraban seis, ocho y hasta quince días, sin poder regresar a sus domicilios.

Cocinaban por lo general cocido de legumbres con sus correspondiente carne, tocino, chorizo y morcilla, o patatas con carne y de esa forma comían caliente y económico.

Al no haber en la mayoría de las estaciones fonda ni pensión donde pernoctar, el personal suplementario del servicio de estaciones llevaba también su catre o cama plegable para dormiten las dependencias de la estación (sala de espera, almacén u oficina). El personal de trenes, por lo regular, pernoctaba en estaciones que disponían de cuarto de agentes con cocina y habitaciones con camas.

Había dos tipos de olla: la OLLA A VAPOR, que se utilizó por el personal del servicio de tracción (maquinistas y fogoneros) desde la década de los años 30 hasta los años 1.958 - 1.960 en que la tracción de vapor fue sustituida, en el Ferrocarril de La Robla por la tracción diesel, y la OLLA DE CARBON VEGETAL que se utilizó por el personal de estaciones y el de trenes desde la década de los años 30 hasta los años 1.985 – 1.990.

A partir de esa fecha, bien por la mejor situación económica del personal o bien por que la mayoría de ellos disponían de vehículo propio para los desplazamientos, la olla dejó prácticamente de usarse y si alguien la usaba no era con tanta frecuencia

OLLA A VAPOR

Estas ollas fueron hechas en los talleres del Ferrocarril de La Robla de Cistierna y Balmaseda para todos los maquinistas, los cuales, para que se la hicieran, tenían que proporcionar el puchero de porcelana al taller.

Estaban compuestas por una carcasa o forro de chapa de hojalata, de forma cilíndrica, hermética y con un agujero en el fondo para expulsar el vapor de agua. En su interior se alojaba el puchero de uno, dos, tres y hasta cuatro litros de capacidad, el cual por medio de una tubería de cobre recibía el vapor de la locomotora. Este se introducía en la cámara que hay entre la carcasa y el puchero y por medio de un grifo, disponible en la carcasa, se controlaba el vapor necesario para la cocción de la comida. Al tener asignada cada maquinista su locomotora, la olla la mantenían siempre en ella, bien en funcionamiento o en reposo y custodiada en el arca que cada locomotora disponía.

FORMA EN QUE UTILIZABAN LA OLLA A VAPOR

Los maquinistas y fogoneros que a diario salían de mañana de Cistierna y de Balmaseda, haciendo trenes de mercancías hasta Mataporquera, a la salida del tren conectaban la olla al vapor de la locomotora para que durante la marcha se fuese cocinando la comida del mediodía.

Cuando ya estaba cocida, la desconectaban del vapor y llegada la hora de comer volcaban el contenido en una cazuela de barro. Comían la pareja, maquinista y fogonero, mano a mano de ella, bien durante la marcha del tren, o a tren parado sentados en el suelo al lado de la locomotora en alguna estación intermedia, aprovechando que el tren hacia parada prolongada esperando el cruzamiento con otro en

sentido contrario o cuando el tren llegaba a su destino en Mataporquera, en este caso si era la hora de la comida, lo hacían en el comedor del cuarto de agentes.

Los que salían en los mercancías de la tarde, también conectaba la olla para que durante el trayecto se le fuese cocinado la cena y que a la llegada a Mataporquera estuviese ya preparada. Por lo regular, los maquinistas y fogoneros preparaban todos los días la comida del mediodía a base de cocido de legumbres con carne, chorizo, tocino, etc. y para la cena ponían patatas guisadas con carne.

A la llegada del tren a Mataporquera y una vez apartada la locomotora en el deposito, la pareja se dirigía con la olla al cuarto de agentes, donde después de lavarse y hacer cada uno de ellos su cama, cenaban mano a mano de la cazuela sentados a la mesa en el comedor. Una vez fregados los utensilios se iban a descansar para levantarse al día siguiente de madrugada y hacer su tren correspondiente hacia sus respectivas residencias de Cistierna y Mataporquera.

El cuarto de agentes de Mataporquera era el mas importante del Ferrocarril de La Robla, donde en los años 1.950 – 1.970 pernoctaban a diario , incluidas fiestas y domingos, dieciséis agentes , tres parejas de Cistierna y cuatro de Balmaseda y dos guardafrenos de detalle de León.

Las parejas de tracción de los trenes correos nº 1 de León a Bilbao y nº 2 de Bilbao a León, comían la olla a diario en Mataporquera, sentados a la mesa del cuarto de agentes, aprovechando la parada de 40 minutos que tenia cada uno de los trenes grafiados (para dar tiempo a la comida de los viajeros en la fonda de la estación)

Disponían también de cuarto de agentes las estaciones de León, La Robla, Cistierna, Guardo, Dosante, Espinosa, Balmaseda, Luchana y Bilbao Casilla, donde a diario pernoctaban parejas de tracción que hacían trenes hasta dichos destino para salir de madrugada al día siguiente. Los que daban descansos a las parejas de maniobras también utilizaban la olla a vapor para la comida o la cena, de la misma forma que lo hacían las parejas que pernoctaban en Mataporquera.

Al desaparecer la tracción vapor, algunos de los maquinistas antiguos con servicio en locomotoras diesel siguieron utilizando la olla pero de carbón vegetal hasta que se fueron jubilando. En la actualidad ya no se utiliza este utensilio por ningún agente del servicio de tracción.

LA OLLA DE CARBON VEGETAL

La primera olla de carbón vegetal fue construida en Mataporquera por el Sr. Esteban García, hojalatero del Ferrocarril de La Robla, y fue utilizada por cuatro o cinco mozos de tren de Mataporquera (Florencio, Eugenio, Damián, etc.) su uso duró un tiempo limitado, hasta aproximadamente el año 1.935. Esta olla era sin puchero y estaba hecha toda ella de chapa de hojalata, de una capacidad de dos litros, era cilíndrica con la chimenea en el centro y el fuego se hacia en el interior de la chimenea cociendo la comida alrededor de la misma.

Sobre el año 1.940 se comenzaron a fabricar los nuevos modelos por el mismo hojalatero en Mataporquera y también en los talleres de Cistierna y Balmaseda. El formato se modificó y ahora eran de dos cuerpos, la parte superior era el puchero normalmente de porcelana, de una capacidad de uno a tres litros. La parte inferior era el recipiente donde hacia el fuego y era todo el de chapa. Esta olla era utilizada a diario por los guardafrenos de los correos, por los agentes de los trenes de mercancías y también por el personal suplementario de estaciones (jefes de estación, factores autorizados, factores y guardagujas) cuando reemplazaban fuera de su residencia.

Este tipo de ollas de dos cuerpos con puchero de porcelana o de barro, de cinco, siete, diez y hasta treinta litros de capacidad se construyen hoy día para particulares, de forma comercial, para ser utilizadas en plan familiar y fiestas populares. Se ha hecho tan típica que se organizan concursos gastronómicos de olla ferroviaria y hasta en bares y restaurantes se oferta como novedad y especialidad la comida de olla ferroviaria.

FORMA EN QUE UTILIZÓ LA OLLA DE CARBON VEGETAL

La mayoría del personal suplementario de estaciones disponía de un arca donde guardaba la olla con los utensilios de cocina y cuando les mandaban a reemplazar a estaciones en que no había fondas ni pensiones donde quedarse (que eran casi todas) la llevaban para prepararse ellos mismos la comida y la cena.

Donde se utilizó la olla de carbón vegetal a diario fue en los correos de León a Bilbao y de Bilbao a León, por el guardafrenos de detalle y el mozo de cola entre los años 1.940 a 1.980. Todos los días cuando el tren salía de León y de Bilbao, sobre las nueve de la mañana, prendía fuego a la olla, colocándola en el departamento de equipajes donde viajaba el guardafrenos para que se hiciese la comida para los dos agentes, normalmente cocido de legumbres con carne, chorizo, tocino, morcilla, etc., a veces también participaba el jefe de tren y algún viajero invitado, amigo de alguno de ellos.

Cuando el cocido estaba hecho, sobre las trece horas, en la parada de Las Rozas y de Vado-Cervera (según el tren en que viajaban) pasaban los comensales al furgón, comiendo todos ellos mano a mano o “cuchara y paso atrás” en la cazuela de barro. Se colocaba sobre el banco del furgón y utilizaban para sentarse las arquillas o cualquier bulto de los transportados. A la llegada del tren a Mataporquera ya habían comido y allí después de hacer el cargue y el descargue de mercancías en el furgón, había tiempo de tomarse un café, una copa de orujo y a veces un puro en al bar Rojo, siguiendo a continuación viaje hacia sus destinos.

Estos guardafrenos del detalle (eran unos doce o catorce, todos ellos con residencia en León) se encargaban del control de las mercancías facturadas. Hacían turnos de servicio de seis días seguidos fuera de su casa, en los correos y mercancías del detalle, con escalas hacia Bilbao en: Cistierna, Mataporquera, Balmaseda y Bilbao y en las mismas estaciones en su regreso hacia León, coincidiendo a diario a pernoctar dos agentes en Bilbao, Mataporquera y Cistierna. La cena la hacían en compañía, encargándose de los ingredientes y de prepararla en la cocina del cuarto de agentes (por lo regular patatas con carne) el que llegaba en el primer tren grafiado, sin problemas de orden monetario, al igual que para la preparación de la comida en los trenes correo, donde (en el de León a Bilbao) los ingredientes los ponía para los dos el guardafrenos y en el de Bilbao a León los ponía el mozo de cola. Este colectivo tenía unas normas establecidas que las llevaban entre ellos con orden y mucha familiaridad y que fueron desapareciendo con el paso del tiempo, al jubilarse los agentes antiguos y no ser aceptadas por el nuevo personal que se incorporaba, también por comodidad y mas que nada porque los servicios eran mas cómodos y la situación económica que se vivía en el ferrocarril era mucho mejor.

En la actualidad se hacen concurso de olla ferroviaria en muchas localidades de Cantabria (Mataporquera, Reinosa, Maliaño, etc.) siendo las mas tradicionales las de Mataporquera (El Carmen) de patatas con carne, las de Reinosa (San Sebastián) también de patatas con carne, las de Balmaseda (San Severino) de alubia negra y las de Cistierna (San Fernando) de alubia blanca .

DEDICATORIA

Esta versión sobre la historia de la olla ferroviaria y la forma de su utilización por los distintos colectivos del personal ferroviario, la hace Julio García García, ferroviario, que nació en la estación de Vado-Cervera (Ferrocarril de La Robla), hijo de ferroviario, hermano de otros cuatro, también ferroviarios de La Robla y de RENFE.

Pasó su juventud en Vado Cervera, Ciudad-Dosante y Mataporquera e ingresó en el Ferrocarril de La Robla en 1.949, como aspirante a factor, con un sueldo de cinco pesetas diarias en Ciudad-Dosante. Prestó servicio en casi todas las estaciones de la línea como factor, factor autorizado y jefe de estación suplementario, disponía también del arca y de la olla y la utilizó en la mayoría de sus salidas.

Desde 1.977 hasta 1.992 prestó servicio de inspector y en las jefaturas de movimiento en todas las líneas de FEVE en la zona norte (FC Robla, Vascongados, Santander-Bilbao, Económicos de Asturias, Vasco-Asturiano y Ferrol-Gijón)

Cuarenta y tres años de servicio, sintiéndose siempre ferroviario del Ferrocarril de La Robla, ha querido dar esta versión de la olla ferroviaria y de las anécdotas de su utilización en aquella época que a él también le tocó vivir, para testimoniar que la procedencia de la olla ferroviaria fue de los ferroviarios del Ferrocarril de La Robla y no de otros ferrocarriles como alguna gente comenta.

Sirva también esta versión como homenaje a todos aquellos ferroviarios del Ferrocarril de La Robla, compañeros suyos, (la mayoría ya difuntos) tan vocacionales, que convivieron con él siendo chaval y después siendo ferroviario, entre los años 1.940 y 1.945 como si fuesen una familia, recordando a todos ellos.

Por citar a algunos, a todos sería imposible: maquinistas de Cistierna, de las 90 a 93 Laiz, Lozano, Colín, Vega, de las americanas 41 a 56 Marcial, Sahelices, Desiderio, Rivero, Marcos, Pedro, Vicente, Anastasio, Ricardo etc., de las inglesas 11 a 15 Miguel en León, Chuchi y Cirión en Balmaseda, en las belgas 21a 32 de maniobras, Tello en La Robla, Recaredo en Cistierna, Berto en Guardo, Ezequiel y Emiliano en Mataporquera, De Lama en Dosante, de las 71 y 72 Torre y Julio Montañés, de las 80 a 83 Victorino, Julián, Eizaguirre, etc., de las suizas 102 a 106. Chuti, Marro, Alejandro, Orio, de la 109 a 111 Matías, Gregorio, Pablo, de las Linke 16 a 20 Beneitez, La Serna, Monasterio Sotorríos, Sotero, de las tunecinas 181 a 185 Andrés, Julián, Pepín, Avellaneda, Salomón, y de los guardafrenos de detalle Siro, Donino, Pedro, Nazario, Domingo, Justi, Puertas, Vidal, Pascasio, etc. Todos ellos y muchos del personal de estaciones (factores, jefes, guardagujas, suplementarios) que utilizaban con mucha frecuencia la olla ferroviaria, sin olvidar a los de Vía y Obras, agentes del recorrido, carboneros, jefes de tren, mozos de tren de Cistierna, Mataporquera y Balmaseda. En Mataporquera en los años 50 había setenta y cinco mozos de tren y quince jefes de tren. Recordar también a todos los de estación, como factores, jefes guardagujas que aunque no todos tenian olla si fueron testigos de su utilización.

Esta versión se la dedica también a la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Mataporquera, de la cual es socio, para que si lo tiene a bien la directiva, se guarde este escrito para que pueda servir el día de mañana a los socios de nueva generación como testimonio y recuerdo de lo que significó la olla ferroviaria en el Ferrocarril de La Robla