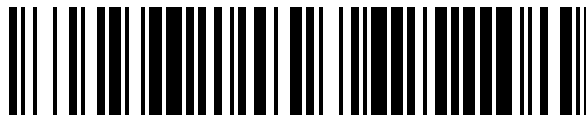


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 247 684**

21 Número de solicitud: 202030453

51 Int. Cl.:

F24C 3/14

(2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

11.03.2020

43 Fecha de publicación de la solicitud:

12.06.2020

71 Solicitantes:

**SANCHEZ-MAYORAL DIAZ, Maria Cruz (100.0%)
C/ Arisgotas, 8
45450 ORGAZ (Toledo) ES**

72 Inventor/es:

SANCHEZ-MAYORAL DIAZ, Maria Cruz

74 Agente/Representante:

URÍZAR VILLATE, Ignacio

54 Título: **Olla ferroviaria**

ES 1 247 684 U

DESCRIPCIÓN

Olla ferroviaria.

5 Sector de la técnica

El sector en el que se encuadra la invención es el de la fabricación de aparatos y recipientes de cocina; más concretamente recipientes autocalentables, que incorporan por un lado un hogar en el que se hace un fuego o unas brasas con leña o carbón y por otra un puchero
10 propiamente dicho en el que se cocinan los alimentos.

Como su propio título indica, el objeto de la invención es una olla ferroviaria, aparato de cocina bien conocido en el norte de España, donde se le vincula a la línea de ferrocarril de La Robla, ya que ha sido utilizado por los antiguos maquinistas, guardafrenos y demás
15 personal ferroviario, para cocinar en los largos trayectos de esta línea.

Estado de la técnica

La Olla Ferroviaria o Puchera es un aparato de cocina originalmente destinado a la
20 preparación de un plato gastronómico que, como decíamos, surge vinculado al ferrocarril de La Robla, en el norte de España, que transportaba carbón desde las minas leonesas hasta las factorías del País Vasco atravesando en su recorrido las provincias de León, Palencia, Cantabria, Burgos y Bizcaia. Debido a la gran distancia, a la duración del viaje y al clima extremo que se vivía en el ferrocarril en invierno surgió la necesidad de cocinar un plato
25 caliente durante el trayecto y de ahí el nacimiento de la olla ferroviaria.

Este aparato está compuesto de un recipiente metálico, donde se hace la combustión, junto con un puchero de porcelana o barro encajado en el recipiente, donde se deposita la comida; todo ello provisto de varias patas para la sujeción y un asa con empuñadura para su
30 transporte. Inicialmente, estas ollas fueron hechas en los talleres del Ferrocarril de La Robla de Cistierna y Valmaseda 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 y hermética. En su interior se alojaba el puchero de uno, dos, tres y hasta cuatro litros de capacidad, el cual por medio de
35 una tubería de cobre recibía el vapor de la locomotora, que 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 de que disponía cada locomotora. Los maquinistas y fogoneros que a diario salían de mañana de Cistierna y de Valmaseda, haciendo trenes de mercancías hasta Mataporquera, a la salida del tren conectaban la olla al vapor de la locomotora mediante un tubo desde el serpentín de la locomotora hasta la vasija, para que durante la marcha se fuese cociendo la comida del mediodía.

La primera olla de carbón vegetal fue construida en Mataporquera por Esteban García, hojalatero del Ferrocarril de La Robla, y fue utilizada por varios mozos de tren de este pueblo. Esta primera 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 hacía en el interior de la chimenea cociendo la comida alrededor de la misma. Sobre el año 1940 se comenzaron a fabricar los nuevos modelos en varios sitios y el formato se modificó pasando ahora a ser de dos cuerpos, la parte superior era el puchero, normalmente de porcelana, mientras que la parte inferior era el recipiente donde se hacía el fuego y era todo él de chapa.

Y así, salvo con leves modificaciones para hacerla más liviana y manejable, ha llegado este aparato de cocina hasta nuestros días, y así se sigue utilizando en el norte para la preparación de diversos platos de tipo cocidos, pero también asados, etc.

Explicación de la invención

Basándose en la técnica anterior, un objetivo de la presente invención es proporcionar un nuevo modelo de olla ferroviaria, fabricada en su totalidad de barro y por tanto asequible a cualquier familia.

Con el fin de alcanzar los objetivos propuestos, mencionados en el apartado anterior, la invención propone una olla ferroviaria, que tiene las características de la reivindicación 1. Más concretamente y como indicábamos en el punto anterior, la principal característica de este aparato es que en su totalidad está hecho de barro refractario y por tanto tiene un precio asequible para todo el mundo, ya que es sustancialmente más barata que un aparato equivalente hecho de hierro, o mixto (con el hogar en hierro y el puchero de barro).

Por otro lado, como el barro es fácilmente moldeable antes de su cocción en un horno de leña, es posible caracterizar y proporcionar a cada aparato un diseño e incluso un color específico, dentro de un amplio margen de medidas y formas, siempre que se mantengan las características técnicas del mismo, tal y como se expresan en la reivindicación 1.

5

Descripción de los dibujos

Para complementar la descripción que se está realizando y con objeto de facilitar la comprensión de las características de la invención, se acompaña a la presente memoria
10 descriptiva un juego de dibujos en los que, con carácter ilustrativo y no limitativo, se ha representado lo siguiente:

La figura 1 muestra una vista en despiece de todos los elementos que entran a formar parte de este aparato denominado olla ferroviaria.

15

La figura 2 es una vista general en perspectiva de este aparato tal y como estaría en funcionamiento.

La figura 3 representa una sección de la base del hogar (1), encima de la cual se coloca un
20 brasero metálico (4).

Realización de la invención

Como se puede observar en las figuras referenciadas la olla ferroviaria objeto de la
25 invención es un aparato de cocina que incluye un hogar de combustión (1) del carbón o de la leña que se introduce en su interior, a través de una boca frontal (12), o desde la parte superior inicialmente, el combustible adecuado. Superiormente este hogar (1) presenta una gran boca a través de la que se introduce en su interior un puchero (2), que se adapta al hogar (1) cerrándolo superiormente. Por encima de dicho puchero (2) se sitúa una tapa (3)
30 que lo cierra. Preferentemente el hogar (1) está provisto de unas patas (13) de apoyo en el suelo y de unas asas (11), que permiten moverlo con facilidad.

Una vez encendido el fuego en la base del hogar (1) y, una vez se haga la brasa conveniente, se introduce el puchero (2) por encima, para que reciba por debajo y los
35 laterales el calor de la combustión que se efectúa en el citado hogar (1), se colocan los ingredientes del plato a cocinar en el puchero (2) y se tapa para que se inicie y se desarrolle

el proceso de cocción de forma tradicional, a fuego lento. A efectos de tener una combustión adecuada y lograr que el calor lo reciba todo el entorno del puchero (2), en la parte superior del hogar (1) se han efectuado varios orificios (15) que hacen de tiro y permiten la salida del humo generado fuera de dicho recipiente.

5

Según una importante característica de la invención, todos los recipientes y piezas de esta olla y por tanto, el puchero (2), el hogar (1), la tapa (3), etc. se realizan en barro refractario.

La única pieza que no es de barro es un pequeño brasero (4) que se sitúa en el interior y en el fondo del hogar (1), en el que se depositan o forman ascuas del fuego que se efectúa en su interior. Este brasero, que puede ser una simple chapa metálica, conjuntamente con una ventana (14) hecha en el fondo del hogar (1) impiden que el hogar (1) se resquebraje por efecto de la alta temperatura que se genera en su interior.

El puchero (2) presenta una virola (21) en la embocadura superior que al tiempo que define una base de asiento sobre el hogar (1) que facilita su cierre total, conforma asas de agarre de dicho puchero (2) para colocarlo en el interior del hogar (1), o sacarlo una vez terminada la cocción del plato elaborado en él.

La boca frontal (12) del hogar (1), que hace las funciones de tiro, a la vez que permite la alimentación de combustible en el brasero (4), se cierra por medio de una pieza plana (5), también de barro, que se quita y pone manualmente.

Por su parte la tapa (3) del puchero (2), así mismo de barro, presenta una forma capaz de adaptar en la virola (21) de dicho puchero (2) cerrándolo completamente por su propio peso, de forma similar a cualquier recipiente de barro, lo que permite la preparación de cocidos y otros platos realizados de forma tradicional, a fuego lento.

Una vez descrita la naturaleza de la invención, así como un ejemplo de realización preferente, resulta de manera evidente que la invención es susceptible de aplicación industrial, en el sector indicado.

Asimismo se hace constar a los efectos oportunos que los materiales, forma, tamaño y disposición de los elementos descritos podrán ser modificados, siempre y cuando ello no suponga una alteración de las características esenciales de la invención que se reivindican a continuación:

REIVINDICACIONES

- 1.- Olla ferroviaria u aparato de cocina que incluye un recipiente principal que conforma un hogar de combustión, abierto por el frente (12) para la alimentación del carbón o de la leña que se quema en su interior y superiormente para recibir en su interior un segundo recipiente en funciones de puchero, que adapta y cierra el hogar (1) superiormente y a su vez se cierra por medio de una tapa superior (3), recibiendo dicho puchero (2) por debajo y los laterales el calor de la combustión que se efectúa en el citado hogar (1), **caracterizada** por que tanto el puchero (2), como el hogar (1) se realizan en barro.
- 2.- Olla ferroviaria, según la reivindicación 1, **caracterizada** por que incluye un brasero (4) que se sitúa en el interior y en el fondo del hogar (1) a fin de depositar en él las ascuas del fuego que se efectúa en su interior.
- 3.- Olla ferroviaria, según la reivindicación anterior, **caracterizada** por que el fondo del hogar (1) presenta una ventana (14).
- 4.- Olla ferroviaria, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada** por que el puchero (2) presenta una virola (21) en la embocadura superior que al tiempo que cierra totalmente el hogar (1) define asas de agarre del mismo.
- 5.- Olla ferroviaria, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada** por que incluye una pieza plana (5), así mismo de barro, que conforma un cierre de la boca (12) del hogar (1).
- 6.- Olla ferroviaria, según cualquiera de las reivindicaciones anteriores, **caracterizada** por que la tapa (3) del puchero (2), así mismo de barro, adapta en la virola (21) de dicho recipiente.

Fig. 1

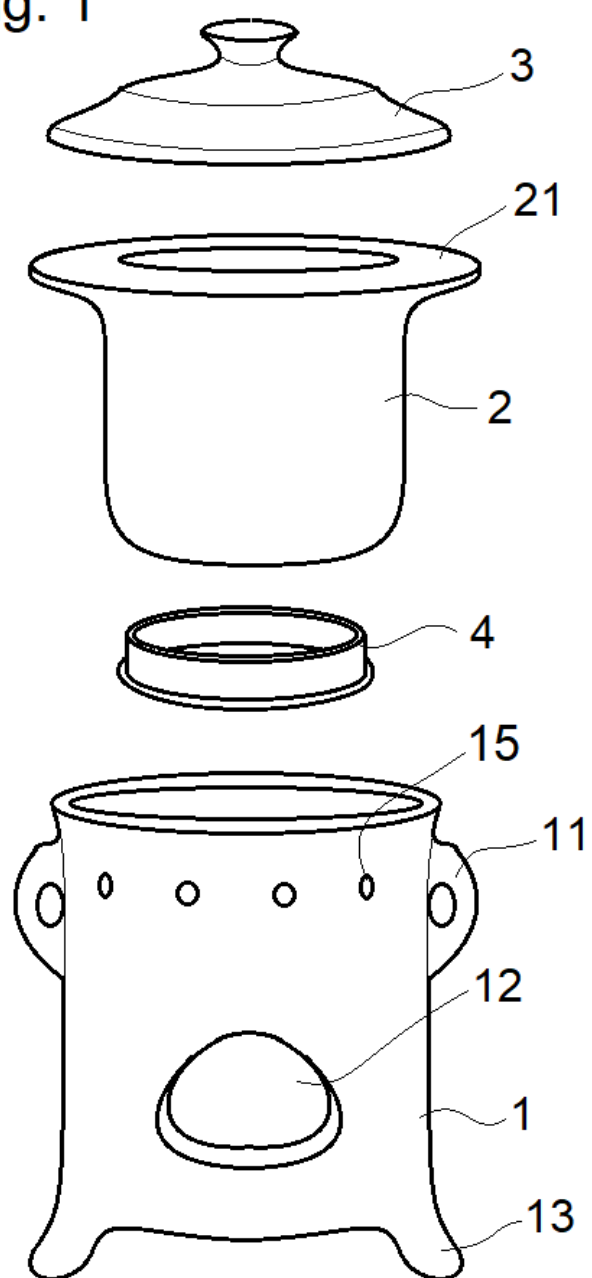


Fig. 2

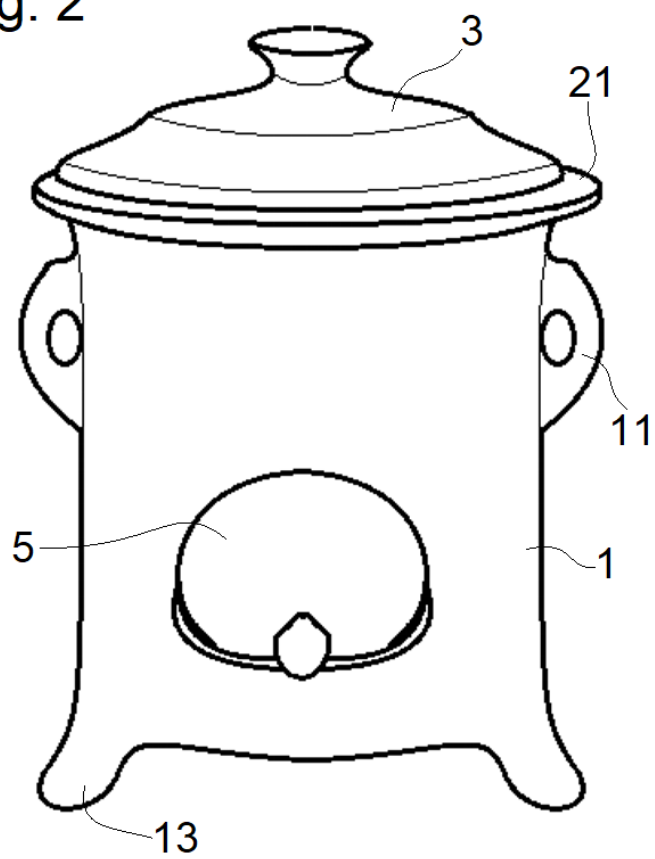


Fig. 3

