



Madrid-Delicias, sede del Museo del Ferrocarril, en escala H0.

SE TRATA DE PIEZAS REALIZADAS EN ESCALAS NO COMERCIALES

Los modelos miniatura nutren los fondos del Museo del Ferrocarril

José Menchero Guillén

El estricto seguimiento de una escala de reducción es un factor fundamental para la realización de cualquier maqueta y, consecuentemente, de un modelo ferroviario en miniatura. Desde hace muchos años, los fabricantes de modelos comerciales han impuesto sus escalas de reducción normalizando los anchos de vía y los gálibos, lo que ha dado lugar a una absoluta intercambiabilidad del material móvil de diferentes marcas para una misma escala, con la excepción del sistema de tracción, en el caso de H0, que se reparte entre las dos fórmulas clásicas de toma de corriente: a través de los dos carriles o bien mediante un conductor central más o menos disimulado entre las traviesas.

Aunque se trate de modelos destinados a permanecer en una vitrina, los modelistas de pieza optan también, en la inmensa mayoría de los casos, por hacer sus crea-

No siempre la ficción supera a la realidad, aunque a veces, como en el caso del Museo del Ferrocarril, las piezas en escala libre que allí se exponen se mezclan con las auténticas y rozan la perfección de las reales.

ciones en escalas comerciales. Existen numerosos motivos para adoptar esta decisión, como puede ser el hecho de contar con material de vía y, fundamentalmente, poder integrarlas en cualquier composición.

Pese a ello, siempre existe, y probablemente existirá, el maquetista aislado, ya sea éste una persona o una institución, que cuando se plantea la realización de un modelo en miniatura, decide la escala de reducción sin tener en cuenta la existencia de galgas normalizadas. Existen numerosos antecedentes de estos casos entre

los ferroviarios, como puede comprobarse fácilmente repasando los ejemplares de VIA LIBRE. En la mayoría de las ocasiones, se trata de maquinistas que han sentido la necesidad de rendir un homenaje a la que fue su locomotora, lo que pone de manifiesto una vez más los lazos afectivos que son capaces de generar, especialmente las locomotoras de vapor, sobre sus conductores. En estas ocasiones se trata de reproducir una única pieza, y la escala, si es que se tiene en cuenta, se ve influida fundamentalmente por el espacio disponible para la ubicación prevista.

Otros de los posibles casos son los de las piezas construidas por los mismos fabricantes de locomotoras, para servir de maquetas técnicas o comerciales, o bien los realizados en escuelas de capacitación profesional. Algunos de estos ejemplares, por su calidad artística o su antigüedad, han pasado a formar parte del patrimonio de museos. Este es el caso de las numerosas piezas que forman parte del fondo del

Museo del Ferrocarril. Y es precisamente a estos modelos, que comparten andén con las piezas reales, a los que se dedican estas líneas.

Piezas de museo. La sede de Madrid-Delicias del Museo del Ferrocarril cuenta con una nutrida representación de este tipo de maquetas, representativas de todas las procedencias anteriormente mencionadas, y realizadas en las más variadas escalas, que vienen a oscilar entre 1:25 y 1:5. La mayor parte de las reproducciones cuentan casi con la misma antigüedad que los prototipos que sirvieron de inspiración para su fabricación y que están distribuidos por las salas y andenes del museo; en algunas ocasiones, situadas junto a la pieza real, lo que supone una excepcional ocasión para apreciar la fidelidad de la reproducción. Como ejemplo de la veteranía de alguna de estas maquetas puede valer una reproducción de la serie 1100 de MZA (Renfe 240-2081/2200), que fue donada para la Exposición Universal de Sevilla de 1929.

Aunque la ubicación de estas piezas está sometida a posibles cambios, el número de modelos expuestos está en torno a 24, de los que casi la mitad corresponden a reproducciones de locomotoras de vapor.

Haciendo un recorrido por el museo, comenzando por el andén derecho, casi frente a la "Mikado" seccionada, se encuentra una maqueta de una locomotora núm. 701 de Oeste, también seccionada, y en la que es posible apreciar todos los mecanismos. Esta pieza fue construida en los talleres del depósito de Madrid-Delicias, pasando posteriormente al Regimiento de Prácticas y Movilización de Ferroca-



Vagón cerrado tipo J, en escala 1:5

riles, que finalmente la cedió al Museo.

También situada junto a su "hermana mayor", se encuentra una réplica de la pieza más veterana del museo: la 111 procedente de la compañía Tardienta a Huesca. Su presencia se debe a la cesión de un particular, Nicolás Rojas Pérez.

El andén central alberga, fundamentalmente, el material de tracción eléctrica. Recorriendo cronológicamente las maquetas expuestas se encuentran dos reproducciones de una pareja acoplada de tractores trifásicos de la serie 1-7, protagonistas de la primera línea electrificada en España entre Gergal y Santa Fe, y única con alimentación trifásica en la red de vía ancha.

De ambas, la maqueta de mayor tamaño reproduce las unidades 6/7 en su estado primitivo, en color madera, y fue cedida al museo por **Enrique Margot Ehremberg**. La otra reproducción es de menor tamaño. Está realizada en escala 1:20, y presenta la versión de pintura en color verde.

Vía métrica. Los trenes de montaña españoles cuentan con réplicas de dos de sus elementos más característicos: el ferrocarril Rifes -Noria y el ferrocarril de Guadarrama, ambos con el denominador común de ser líneas eminentemente turísticas. La maqueta del material de la única línea de Renfe con ancho métrico, corresponde al automotor eléctrico núm. 2 de la primitiva Compañía del Ferrocarril Eléctrico del Guadarrama, construido en Suiza en 1923, y decorado con los vistosos colores iniciales en azul y crema.

Muy parecido es el esquema de decoración del tractor de cremallera del Ferrocarril de Rifes a Noria, cuya maqueta cuenta con el siempre impecable aspecto del vehículo real. Esta pieza también ha sido cedida por Enrique Margot.

La "Cocodrilo" 7201 sigue resultando impresionante y espectacular, pese a tratarse de una miniatura en una escala alrededor de 1:25. La maqueta expuesta de esta serie está pintada íntegramente en color verde, sin franjas amarillas, como corresponde al esquema de la Compañía del Norte.

La maqueta más "joven" de las eléctri-

Mercadillo de Delicias

El pasado 3 de diciembre, empezó a funcionar en el Museo del Ferrocarril el "Mercadillo" de modelismo ferroviario.

En la inauguración estuvieron presentes varios medios de comunicación escrita y algunas cadenas de televisión.

La asistencia de aficionados, que se detenían para contemplar minuciosamente el material expuesto en cada uno de los puestos, superó ampliamente los cálculos previstos, lo que hace presagiar que el mercadillo llegue a convertirse en un "clásico" de los domingos madrileños. □



Animado ambiente en el mercadillo de Delicias.



Reproducciones de la serie 1-7.



Unidad motor del Ribes-Nuria.

cas procede de CAF, y reproduce un prototipo de lo que más adelante sería la serie 7600, aunque en realidad se trata de una versión SNCF con inscripciones Renfe, a juzgar por su extraña decoración, en colores azul y verde, así como otros rasgos que la delatan como un claro ejemplar de los ferrocarriles franceses.

En el andén de la vía 1 se "estacionan" algunas de las maquetas de mayor interés técnico, al tratarse, en general, de piezas de los propios fabricantes o de talleres ferroviarios, realizadas con el objetivo de reproducir no solo el aspecto del modelo, sino la funcionalidad de los elementos integrantes del mismo, con un resultado considerablemente didáctico, además de espectacular. Este es el caso de un bogie "Pensilvania" tipo 300, con todo su sistema de suspensión y rodadura, primorosamente realizado en escala 1:10 en los talleres de Madrid Atocha.

De la misma procedencia y en idéntica escala, una reproducción de la caldera de la mítica serie 1700 de MZA, permite apreciar las entrañas de los gigantes del vapor, escena frecuente en los talleres del pasado, y prácticamente irreplicable en la actualidad.

El capítulo del rodaje de las locomotoras de vapor supone, casi siempre, una etapa conflictiva entre las actividades de un modelista ferroviario, lo que acentúa la admiración que produce un bastidor con rodaje y transmisión de la 4600 de la Compañía del Norte.

Un vagón góndola de MZA con garita de guarda-frenos, fabricado por la Sociedad Española de Construcción Naval, permite apreciar la robustez de estos vehículos destinados a grandes cargas.

Las restantes piezas de esta zona se consagran a la tracción vapor, y son una 020 con matrícula 611 de MZA, realizada por

los aprendices del taller de Atocha, una "Mikado" de grandes proporciones, construida por un particular, Nicolás Rojas, una "Compound" ex-1300 MZA (Renfe 240-4051/58 y 4061/85) con un furgón de ejes, un tender de la serie 1700 de MZA y la impresionante "Montaña" 241F-2201 realizada por La Maquinista Terrestre y Marítima para servir de presentación de esta serie.

Dentro de las salas del museo, compar-

El Taller

Quiero construir un modelo en miniatura de la UT 440 remodelada, por lo que deseo saber si disponen ustedes de la ficha de esa unidad y el modo de adquirirla. En caso contrario, ¿dónde podría conseguir los planos necesarios para fabricarla?
Juan Solano Luque. Sevilla

No tenemos conocimiento, hasta la fecha, de la comercialización de una ficha técnica de las unidades de la serie 440 transformadas. No obstante, las dimensiones básicas se han mantenido, por lo que para realizar un modelo en miniatura de estas unidades podrían valer los planos de la versión inicial complementada con fotografías del testero y de los laterales de las unidades. En los testeros, es donde las diferencias resultan más patentes, y donde pueden surgir mayores dificultades para su reproducción. En cambio, la nueva disposición de los laterales, con un cristal corrido, simplifica notablemente su construcción en miniatura. Además de en otras publicaciones, en el libro *Del Vapor al Ave*, editado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, podrá encontrar algunas fotografías de las unidades transformadas, con la decoración correspondiente a Cercanías y Regionales. □

tiendo espacio con utensilios y herramientas de la más variada procedencia y utilidad, también están presentes las miniaturas de material móvil, destacando por su tamaño una locomotora-tender de la serie 020-0261/62, procedente del Ferrocarril Central de Aragón, en una escala tan espectacular como 1:5. En similar escala puede admirarse un vagón cerrado con garita Jfhv 35566, construido en la Escuela Profesional de Aprendices de Valladolid en 1968, ante el que hay que contenerse para evitar la tentación de desplazar el portón, el cual ha sido prudentemente bloqueado.

El material de viajeros está representado por dos coches singulares. Uno de ellos es un lujoso coche salón destinado a la Dirección General de Obras Públicas, realizado por la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría de Sestao. Como contraste, un coche "Imperial" Cfhv 2501 de la Compañía del Norte, lo que permite comprobar la evolución en el confort del transporte ferroviario, comparando este curioso "dos pisos" con los actuales.

Automotores. Curiosamente, las dos réplicas expuestas de automotores están decoradas en sus colores primitivos adoptados por las antiguas compañías, lo que puede ser un importante documento al no existir prácticamente fotografías en color de los primeros años de este tipo de material. Las piezas existentes son un automotor Fiat 9221, realizado por CAF, y el 9401, instalado sobre una cuidada reproducción de una placa giratoria.

Para los modelistas, tras admirar estas piezas, resulta inevitable dejar volar la imaginación y suponer como podría ser una maqueta donde pudieran circular todos estos trenes. **(Fotos del autor).** □