

IBIZA FERROVIARIA

Además en este número:

Transformando ruedas de locomotoras

El tren del Harz

El cortijo de los Carrillo (I)

Confección de fondos

Pradillo

Próxima estación: Los Peñascales (i)

Península y Baleares: 10,50€ - Canarias y Aeropuertos: 10,70€



Reserva YA
los días 6, 7 y 8
de noviembre para
el evento del año

EXPO MODEL TREN 26 MADRID

Maquetas modulares

Demostraciones

Exhibiciones

SORTEO DIARIO
con cada entrada

kits de iniciación, trenes,
juegos, revistas, libros...

Fabricantes

Comercios especializados

Asociaciones y **MUCHO MÁS**

GRAN REPERCUSIÓN
en los principales medios de comunicación

Como en pasadas ediciones, nos acompañaron medios de información nacionales. Estuvimos en directo en Telemadrid en varios programas, en Cuatro TV; en radio en programas como kilómetro cero de Es Radio, Buenos días Madrid de Onda Madrid, Informativos de Rne... y en prensa, en web y papel en el Mundo, en El País, La Razón, Guía del Ocio, Madrid

Secreto, esmadrid.com, Gacetín Madrid, Madrid Leaders, El Debate, El periódico Digital, Metro ligero de Madrid, Diario de León e Infobae.

En este enlace pueden
ver un resumen de la
cobertura de medios de
la pasada feria



Palacio de Convenciones · Recinto Ferial de la Casa de Campo · Madrid

Viernes 6 de 17:00 a 20:00 horas, sábado 7 de 10:00 a 20:00 horas, domingo 8 de 10:00 a 14:00 horas



Línea 6 (Estación Alto de Extremadura), el más cercano (a 200 m).

Línea 10 (Estación Lago)

Líneas 31, 33, 36, 39 y 65



Parking de
Bancadas en el recinto

ORGANIZA:

Maquetren

EDITORIAL

nº 401

400 – 1 = 399

En Enero de 2018 publicamos el número 299; han pasado más de ocho años y esta

Carlos Baranguá

Fotografías de portada

Correspondientes a los artículos contenidos en el número y a sus respectivos autores.

Distribución en Portugal: INTERNATIONAL NEWS PORTUGAL
www.inportugal.pt

Imprime: IMEDISA
P.V.P. Península y Baleares -10,50 Euros inc. I.V.A.
Canarias y Aeropuertos -10,70 Euros
Portugal -11 Euros

La revista no se hace solidaria de los juicios, críticas y opiniones expresadas en los artículos publicados, siendo en todo caso sus autores quienes deben responder de lo que en ellos se manifiesta. Todos los derechos reservados.

Quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública de todo o parte de los textos contenidos en esta publicación, por cualquier medio y en cualquier soporte, y para cualquier fin, incluyendo la realización de resúmenes de prensa comerciales, sin la autorización expresa de esta Editorial, conforme a lo dispuesto en la vigente Ley de Propiedad Intelectual. La infracción de la presente prohibición será perseguida penalmente.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

Papel ecológico - Bajo en cloro | Printed in Spain
Depósito Legal: M-21300-1992
ISSN: 1132-2036

COMUNICADO URGENTE

Lamentándolo mucho, **MAQUETREN** ya no se venderá en quioscos, y papelerías, debido a que la empresa distribuidora de la revista **SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERÍA, DIARIOS, REVISTAS Y PUBLICACIONES, S.A. -SGEL-** no paga las revistas que distribuyó y se han vendido, apropiándose del importe obtenido por ello.

MAQUETREN se podrá adquirir mediante **suscripción** sin gastos de envío en www.maquetren.net, o por mail en pedidos@maquetren.net; o **compra** en los siguientes **puntos de venta oficiales**:

Barcelona: Rocafort Modelisme y Casa Palau.

Gijón: Capua Hobby's.

Madrid: Baratillo Tren (mercadillo de modelismo ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid), Librería Gaudí, Modelismo Villaverde, TRENELÉCTRICO y Maquetren (mercadillo de modelismo ferroviario en Hotel Chamartín The One).

Ribadesella: Quiosco de Prensa Capín.

Sevilla: Rafael (mercadillo de modelismo ferroviario de la estación de Santa Justa).

Torrelavega: El Taller del Modelista.

Zaragoza: Modelismo del Tren.

Para librerías:
Distribuidora Arnoia (vbarreiro@arnoia.com)

Seguiremos ampliando los puntos de venta.

EQUIPO MAQUETREN

- Editor fundador | **Agustín Buelta González**
- Director fundador | **Antonio García Portas (11/04/2021)**
- Director | **Carlos Baranguá**
- Redacción | redaccion@maquetren.net
- Departamento de publicidad | publicidad@maquetren.net
- Suscripciones | suscripciones@maquetren.net
- Pedidos y números atrasados | pedidos@maquetren.net
- Impresión | **IMEDISA**
- Maquetación y diseño | **Asa Publicidad y Fotografía, SLU.**

Colaboradores |

Julio Alberto Cendón, Juan Estévez, José Manuel Gómez, Bruno Legouest, Raúl Medina Pérez, José Manuel Mesa, Salus Moreno, Juanjo Olaizola Elordi, Francesc Sabaté Villaret, Manuel Sánchez, Eduardo Tocino Marcos, Raúl de Andrés, Santiago Callejo y Ángel Bonilla.

Maquetren

Una publicación editada por:
Abomey Maquetren S.L.

APARTADO DE CORREOS 66, 28290 LAS ROZAS (MADRID)

910 829 283

Editorial pág | **3**

P.K. pág | **6**



Tren y paisaje

Novedades pág | **8**



Conozca las últimas novedades de la mano de los mejores fabricantes de modelismo ferroviario.

Maquetismo pág | **14**



IBIZA FERROVIARIA
Espectacular maqueta con sabor ibicenco.

Taller pág | **32**



TRANSFORMANDO RUEDAS DE LOCOMOTORAS
Interesante guía de cómo tornear las ruedas de nuestras locomotoras.

Tren Real pág | **36**



TREN DEL HARZ
Un auténtico viaje en el tiempo.

Modelismo pág | **44**



EL CORTIJO DE LOS CARRILLO (I)
Primera entrega del desarrollo de este rincón de Torreaguilera

Tren Real pág | **54**



TREN AZUL
Relato de una excursión a bordo de este histórico tren.

Modelismo pág | **58**



CONFECCIÓN DE FONDOS
en nuestras impresoras caseras.

Maquetismo pág | **62**



PRADILLO
una maqueta llena de recuerdos.

Maquetismo pág | **68**



PRÓXIMA ESTACIÓN: LOS PEÑASCALES (I)
Primera parte del reportaje de este viaje ferroviario

Noticias
Maquetren pág | **76**

Biblioteca pág | **79**

Nuevos tiempos. Las nuevas unidades de cercanías se empiezan a ver por la red circulando en pruebas antes de su puesta en servicio. Tanto las 452 de Alstom como las 453 de Stadler, relevarán en las cercanías a las grandes series de principios de los 90 como las 446 y 450. Villasequilla, 20 de abril de 2026. Autor de la fotografía: Juan Estévez



ARNOLD

Vagón cisterna PRR de RENFE con inscripciones de "AMONIACO ANHIDRO", perteneciente a las épocas IV-V (referencia HN6722). - **Escala N**



Vagón cisterna PRR de RENFE con inscripciones de "Repesa-Repsol", perteneciente a las épocas III-IV (referencia HN6723). - **Escala N**



Vagón cisterna PRR de RENFE con inscripciones de "ESSO", perteneciente a las épocas III-IV (referencia HN6724). - **Escala N**



Locomotora eléctrica 269 de COMSA, perteneciente a la época VI (referencias HN2609/D/S). - **Escala N**

Locomotora eléctrica 269 de RENFE en decoración de "Cercanías", perteneciente a la época V (referencias HN2675/D/S). - **Escala N**



ELECTROTREN

Vagón cerrado J2 adscrito al Tren Taller de RENFE, perteneciente a la época IV (referencia HE6096). - **Escala H0**



Vagón cerrado J2 de RENFE con luces de cola y decoración rojo óxido, perteneciente a la época IV (referencia HE6097). - **Escala H0**



Automotor eléctrico de la serie 444.5 de RENFE (matrícula 444-503) en decoración Estrella, perteneciente a la época IV (referencias HE2021/D/S). - **Escala H0**



Automotor eléctrico de la serie 444 de RENFE (matrícula 444-011) en colores azul y blanco, perteneciente a la época V (referencias HE2022/D/S). - **Escala H0**

PARVUS
www.parvus.info

Nuevo
en escala **N**

Camino de hierro del Este de Barcelona

FALTA

Arrens Canet Sant Pol Calatella Pineda Malgrat Blanes

Canet station, also Pineda

Sant Pol station, also Calatella, Malgrat & Tordera



JOUEF

Automotor diésel RGP I con remolque en librea TEE roja/beige de la SNFC, perteneciente a la época III (referencias HJ2461/S).
Escala H0



Automotor diésel RGP I con remolque en librea verde/beige de la SNFC, perteneciente a la época IV (referencias HJ2462/S).
Escala H0

Automotor diésel RGP I con remolque en librea "Alpazazur" de la SNFC, perteneciente a la época IV (referencias HJ2463/S).
Escala H0



RIVAROSSI

Locomotora de vapor de la FS para tren expreso con tender Gr. 685, 2.ª serie, con caldera corta y lámparas de aceite, perteneciente a la época III (referencia HR2914/S). - **Escala H0**



Vagón cisterna VTG en decoración azul/plata, perteneciente a la época VI (referencia HR6695). - **Escala H0**

RIVAROSSI

Vagón cisterna GATX en decoración rojo/negro, perteneciente a la época VI (referencia HR6694). - **Escala H0**



Set de dos vagones cisterna "IP" de la FS, perteneciente a la época IV (referencia HR6709). - **Escala H0**

PIKO

Locomotora diésel Sm41 de PKP, perteneciente a la época IV (referencias 52387/8/9). - **Escala H0**



Trenes en todas las escalas

TODO EN MODELISMO FERROVIARIO

Decoración y complementos

Sistemas digitales

OFERTA FLEISCHMANN - N



Vagón tipo Shimms, RENFE - **26,95 €**

ROCO - H0



Set de 8 unidades del tren de dos pisos de larga distancia RABe 502

FLEISCHMANN - N



ROCO - H0



UHLENBROCK



Central digital Intellibox 3



ROCO Set digital básico z21 Start.

Libros y revistas

Construcción

Accesorios

Herramientas

www.rocafort.com

#rocafortmodelisme

ROCAFORT

Calanes, 436 - 08015 Barcelona

93 425 25 50 / 93 424 82 02

YouTube

Youtube/RocaFortModelisme

PIKO



Locomotora eléctrica BR 139 de la DB, perteneciente a la época IV (referencias 217888/9 y 21790).
Escala H0

Locomotora diésel BR V200.1 de la DB, perteneciente a la época III (referencias 40510/1). - Escala N



Locomotora vectron BR248 dual de NorthRail, PIKO y WFL, perteneciente a la época IV (referencias 37470/1).
Escala TT

Locomotora eléctrica BR 184.1 de la DB, perteneciente a la época IV (referencias 21004/5/6). - Escala H0



PIKO

Coche de pasajeros de 2ª clase de ferrocarril privado, perteneciente a la época III (referencia 37929).
Escala G



Locomotora de vapor TT BR 91.3 de la DR, perteneciente a la época III (referencias 4150/1). - Escala TT

Vagón cisterna para productos químicos de VTG, perteneciente a la época VI (referencia 40720).
Escala N



OFERTA LIBROS MAQUETREN



VIENDO PASAR LOS TRENES
Autor: Fernando F. Sanz
¿Quién no llen en su recuerdo un tren? Hasta hace pocos años, el ferrocarril fue prácticamente el único medio de transporte para la mayoría de la población.
P.V.P.: 10€



TRENES DE LIBROS
Autor: Pedro Sanz Legaristi
El ferrocarril: lo viejo y lo nuevo. El tren: de la fertilidad a la realidad. Los viajes y las personas. Onvyes del XIX: universos en marcha. El mundo de las estaciones.
P.V.P.: 10€



EROTISMO Y FERROCARRIL
Autor: Jordi Font-Agusti
Desde el momento mismo de su puesta en funcionamiento, el ferrocarril se asoció a la posibilidad de vivir toda clase de aventuras: profesionales, vitales y también eróticas.
P.V.P.: 10€



EL FERROCARRIL DEL SEMELDÓN
Autor: Ángel Mato Díaz
Este libro describe la explotación forestal del Semeldón, que funcionó entre 1922 y 1933 para sacar las maderas de los montes de Ponga (Asturias) al Puerto de Ribadesella.
P.V.P.: 10€

OFERTA 3 x 2 HASTA FIN DE EXISTENCIAS

PEDIDOS: pedidos@maquetren.net • www.maquetren.net • Tel: 910 829 283

märklin
información

Locomotora eléctrica Clase 185.2 "Norteamérica 2026"



Características destacadas: Este modelo se lanzará en 2026 en una serie única. • Atractivo diseño con motivo del gran evento deportivo de 2026 en Norteamérica. • Pantógrafos chapados en oro de 24 quilates de alta calidad. • Con certificado de autenticidad. • Carrocería de la locomotora de metal. • Barras de sujeción montadas por separado en la parte delantera de la locomotora. • Decodificador mfx con amplias funciones de luz y sonido. • Escalas H0 y Z.

www.marklin.es

IBIZA FERROVIARIA

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: UFFE KORSHØJ NIELSEN



Vista general de la ciudad de estilo centroeuropeo dominada por torres y tejados medievales, mientras un tren de viajeros circula por la estación elevada.

ORIGEN DE LA MAQUETA

Uffe Korshøj Nielsen, sabemos que eres danés pero llevas muchos años viviendo en Ibiza. ¿Cómo llegaste a la isla y qué te hizo quedarte definitivamente aquí?

Llegué a Ibiza gracias a mi mujer ibicenca Mar. La conocí en la Politécnica en Horsens en Dinamarca en el año 1995 cuando ella estaba estudiando allí a través del programa Erasmus. Cuando acababa su carrera en 1996 como Arquitecta técnica, (soy Arquitecto Técnico del 1991) me invitó a conocer a Ibiza. Me enamoré de la isla enseguida y nada más vuelto a Dinamarca, empecé moverme para venir a España. El papeleo, mi piso, el trabajo etc, hizo que no llegué hasta el 21 de julio 1997. Pero desde ya, estoy viviendo aquí permanente.

¿Cuándo empezó tu afición al modelismo ferroviario y qué papel ha tenido en tu vida desde entonces?

Empecé el 24 de diciembre de 1976, cuando Papa Noel me regaló un set precioso de Lima, con una BR 218 y dos vagones de pasajeros de la DB. Mi padre me construyó una maqueta de 120x240cm con una montaña y mi madre y yo montamos las casitas y la decoramos con césped, árboles, personas y coches.

Pero, el origen del interés, viene porque mis padres tenían un amigo que tenía una maqueta de Märklin de grandes dimensiones. En cada visita a su casa, yo me quedaba mucho tiempo admirando su maqueta y sus "muchos" trenes y detalles.



Locomotora diésel de líneas clásicas detenida junto al andén de la estación, con la elegante marquesina metálica cubriendo la zona de viajeros.

¿Cuándo comenzaste a construir la maqueta "Ibiza ferroviaria" y qué te impulsó a iniciar este proyecto?

Empecé con una maqueta pequeña en mi "Home office", pero cuando nació nuestro 2º hijo, dejé la habitación y busqué una oficina en la ciudad. Luego pasaron unos años sin rodar ni construir, felizmente ocupado con los niños y la familia. La maqueta actual, empecé diseñar en 2010 y a construir en 2011. Ya tenía muchas ganas de ver mis trenes circulando.

¿Qué parte de tu tiempo libre dedicas normalmente a la maqueta?

Dedico todo el tiempo que puedo, pero más en invierno-primavera que verano-otoño. Si no tenemos planes con amigos o la familia, puedo estar todo el fin de semana metido en la cueva, jaja

CONCEPTO Y AMBIENTACIÓN

Observando la maqueta se aprecia una clara influencia centroeuropea en la arquitectura y el material ferroviario. ¿En qué país o región te inspiraste para ambientarla?

Siendo, de origen, vecino de Alemania, siempre me habían fascinado sus trenes e instalaciones ferroviarias. Además viajé bastante por Suiza, Austria, Italia y Francia, así que quería hacer una maqueta imaginaria combinando los 5 países europeos.



Tren moderno atravesando el viaducto urbano de la estación

En la zona urbana, ¿reproduces sitios reales o se trata de una ciudad imaginaria que reúne elementos de distintos paisajes ferroviarios europeos?

Muchos edificios son miniaturas de los originales, pero están mezclados en la maqueta, a mi gusto.

¿En qué época histórica se sitúa la maqueta?

Es una mezcla de época 3-4-5, pero a veces circula material de la época 2 y también de la 6.



Locomotoras preparadas para entrar en acción



Calle estrecha entre edificios tradicionales de entramado de madera que refuerzan la atmósfera centroeuropea del conjunto.

DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN

¿Cuál es el tamaño total de la maqueta y cómo está distribuida dentro de tu casa en Ibiza?

La maqueta está en un anexo de la casa principal con su acceso directo desde fuera.

La maqueta ocupa 19,40m² de los 22,12m² del espacio disponible. Los 2,72m² está dedicado al pasillo y zona de control de la maqueta.



Escena urbana con restaurante y comercios que aportan vida cotidiana a la maqueta.

¿Cómo diseñaste el plan de vías y qué tipo de circulación ferroviaria buscabas recrear?

He diseñado la maqueta en AutoCad - el programa que utilizo para mis proyectos de arquitectura.

La circulación es de ir y volver, siempre en el lado derecho como en Alemania, Dinamarca etc.

Cualquier tren arranca en la estación oculta del nivel 0, pasa por varias escenas y la montaña alta, cruza la esta-



Vista de la estación con los viajeros esperando su tren en el andén.



Panorámica del casco urbano con numerosos edificios históricos y torres que crean un perfil urbano muy característico.

ción principal y acaba en otra estación oculta. Allí espera su turno para volver por la otra vía. Teniendo 9 niveles, una vuelta sin pausas en las estaciones tardan unos 22-25 minutos.

¿Qué escala utilizas y por qué elegiste precisamente esa escala?

La escala es H0 y de Märklin, que era la marca que siempre quería desde pequeño. No es la más real, sobretodo por los pukos en las vías, pero para mí es la más fiable y robusta.

ESCENOGRAFÍA URBANA

La maqueta presenta un casco urbano muy detallado, con murallas, torres y edificios históricos. ¿Cómo diseñaste esta ciudad?

El casco antiguo con las murallas, diseñé sobre un plano a escala 1:1 en el suelo del taller. Para empezar, había construido todos los edificios y las murallas, sin saber si cabían allí o no. Hice 2-3 diseños y acabé con el actual. Añadí dos edificios más y estudié los niveles del terreno dentro del pueblo. Acabé con 3 diferentes niveles dentro del muro del casco antiguo y otro nivel por fuera.



Un castillo típico alemán en la zona urbana de la maqueta



Todos los desvíos funcionan con decoders de Märklin y Viessmann.



Imponente iglesia centro europea que domina una parte del paisaje urbano de la maqueta.



El nivel de detalle se puede apreciar hasta en las barandillas de los puentes



Locomotora de vapor arrastrando un tren de viajeros a su paso por la estación elevada.

¿Qué parte de la escenografía está hecha a partir de kits comerciales y qué parte es construcción propia?

Todos los edificios son de kits comerciales, algunos con modificaciones para adaptarse a la maqueta. Las montañas, el puente de piedra grande, viaducto y una gran cantidad de farolas son de construcción propia.

ESTACIÓN Y VIDA FERROVIARIA

La estación elevada parece ser uno de los puntos centrales de la maqueta. Háblanos de ella.

Es un kit de Faller, tipo S-bahn. Está super detallada y por su tamaño queda muy bien allí.



KATO

PRECISION RAILROAD MODELS





FALTA






MF TRAIN

Modelismo Ferroviario

Nueva distribuidor oficial para España y Portugal

www.mftrain.com





Tren saliendo de un túnel pasando por debajo del puesto de control.



Hasta el último detalle está trabajado a conciencia



Todos los edificios tienen iluminación interior, divididos por habitaciones o locales. Por lo tanto hay edificios con hasta 10 diferentes estancias iluminadas individualmente.



Calle comercial con edificios de varias plantas y un pequeño coche estacionado.



Otro tren iluminado saliendo de la estación



Novedades



N50821: Coche 1ª clase A10x-12.142 Renfe Largo Recorrido

N50830: Coche 2ª clase B12x-12359 Renfe Largo Recorrido

N50837: Coche mixto 2ª/café B12x-12359 Renfe Largo Recorrido

N50117: Furgón Renfe D8-8100 Renfe Largo Recorrido

N50831: Coche 2ª B12x Blanco Transición B12x-12325

FALTA

www.mftrain.com



Entrada nocturna de un edificio ferroviario con iluminación ambiental muy realista.



Jefe de estación atento a la subida de viajeros



Vista aérea de la zona minera donde se aprecian las vías encima del puente



Uffe ajustando partes de la maqueta



Operario entre los edificios



Detalle de las verjas de los muretes

ZONA MINERA

La última zona que has terminado es la minera, ¿qué nos puedes contar de esta parte de la maqueta?

La mina es una ilusión que he tenido siempre. Está combinada de varios edificios de la marca Kibri.

La ubicación forma parte de un escenario completo, desde la balsa/ largo en las montañas con 200 árboles alrededor, pasando por la presa eléctrica, las rocas, la mina a pie de la montaña, la cascada por debajo del puente de piedra y acabando con un río.



Otro ángulo del módulo



Vista del puente de la zona minera



Caseta de electricidad



Detalle del ladrillo de los edificios



Operarios moviendo bidones



Debajo del gran puente de la mina, se esconden los controles

TRENELECTRICO
Tel.670 792 873 trenelectricotienda.com

Edición Exclusiva de los coches serie 9000 de **Roco** 80
en colaboración con la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid

NOVEDAD 2026

clase años 80

FALTA

ÚLTIMO

Logo RENFE moderno

Logo RENFE original

ROCO 6200260 - Coche 9000 restaurante AAFM
R-9901 - 92 71 69 - 34 001-9
Techo con franja marrón

Foto: M.Orozco

Foto: F. Moray Peña

Fotografías de modelos no definitivos sujetos a modificaciones.



Torre de la mina incrustada en la montaña



Ático de las edificaciones mineras



Sobre un gran viaducto de piedra se da paso a la zona de montaña. Encima el castillo vigila el paso



EL IMPE

Especialistas en trenes y coches de slot
Antiguos y modernos
Personalización
Cambio de escalas
Adquirimos colecciones privadas, stocks

www.elimperiodelhobby.com



Tel.: 665 80 37 23
info@elimperiodelhobby.com
Madrid



Tren de viajeros atravesando un viaducto en plena zona montañosa.

PAISAJE Y GEOGRAFÍA

Una de las partes más espectaculares de la maqueta es el paisaje montañoso con puentes y túneles. ¿Cómo construiste estas montañas y paredes rocosas?

Las montañas están construidas por una estructura de madera y malla metálica. Después he forrado la malla con venda de yeso y añadido un montón de piezas de roca, hechas con moldes de Faller y de propia construcción. Paseando por la isla de Ibiza, encontré piedras que parecían montañas en miniatura, las lleve a casa y hice moldes de silicona de las piedras.

¿Buscabas recrear un paisaje alpino o simplemente un entorno montañoso dramático para los trenes?

Ambos, pero siempre alrededor de mínimo dos puentes y por supuesto un castillo.

MATERIAL RODANTE

Nos cuentas que posees una colección bastante completa de material rodante. ¿Cómo empezó esa colección?

La colección de los trenes empezó cuando tenía 21 años. Desde los 15 lo había dejado los trenes por estudios, amigos y motos y además lo había vendido mis primeros trenes y una colección de coches de metal de la marca Tekno que tenía desde pequeño. Quería empezar de nuevo con los trenes, pero tenía que ser de Märklin H0. Compré "poc a poc" como se dice en Ibiza, y de repente tenía una pequeña colección. Hoy hay más de 7.300 piezas entre



Escena de tren pasando por el viaducto debajo de la montaña. Nótese la gran riqueza de texturas en las rocas.



Tren entrando en una curva entre túneles y paredes rocosas.



Proceso de construcción de la elíptica, mostrando la estructura y el modelado del terreno.

locomotoras y vagones. La mayoría de las locomotoras son digitalizadas, de fábrica o por mí.

¿Qué tipos de locomotoras y trenes predominan en tu colección?

Me gusta todas las locomotoras. Favoritas - un montón. Siendo danés me gustan mucho las famosas diésel de Nohab que han circulado en Dinamarca desde el año 1954. También me gusta las eléctricas BR103 de Alemania, las RC de Suecia, todas las suizas y de la época 6, las Vectron de Siemens. Las más bellas son las de vapor, sobre todo las francesas y las de Bavaria y Prussia.

¿Tienes alguna locomotora o tren favorito dentro de tu colección?

La francesa serie 241-A pero también la cocodrilo de SBB y las Nohab's y

TECNOLOGÍA Y FUNCIONAMIENTO

¿La maqueta funciona en digital (DCC) o en sistema analógico?

La maqueta es digital. Utilizo Ecos de ESU y MS de Märklin. Motorola, DCC y Mfx.

¿Controlas la circulación manualmente o utilizas algún sistema automatizado?

Por el momento manual pero en un futuro, me gustaría automatizarla.

¿Qué tipo de operaciones ferroviarias se pueden realizar en la maqueta?

Controlar 14 trenes a la vez. (10 en el display del Ecos y 4 Mobilstations con 1 en cada display)



Vista espectacular del gran puente metálico sobre el valle, con un tren de alta velocidad atravesándolo.

Controlar una rotonda del hangar de las locomotoras de vapor y unos 50 desvíos. Luego habrá unos 40 semáforos por controlar también.

ILUMINACIÓN Y FOTOGRAFÍA

Muchas de las fotos transmiten una atmósfera muy cinematográfica. ¿Has diseñado la iluminación pensando también en la fotografía?

Si, la iluminación es clave para las fotos. He cambiado los tubos fluorescentes que tenía antes por focos de LED de luz cálida de 2700-3000 lúmenes.

EVOLUCIÓN DEL PROYECTO

Tienes previsto ampliar la maqueta o iniciar un nuevo proyecto en el futuro?

No tengo pensado ampliar la maqueta. Proyecto futuro: Me gustaría conseguir un local y construir una maqueta grande, para trenes largos.



Tren de mercancías circulando por una curva junto a la montaña antes de entrar en el túnel

**FALTA
AGUILÓ
1/1**

TRANSFORMANDO RUEDAS DE LOCOMOTORAS

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: RICARDO SOLÍS



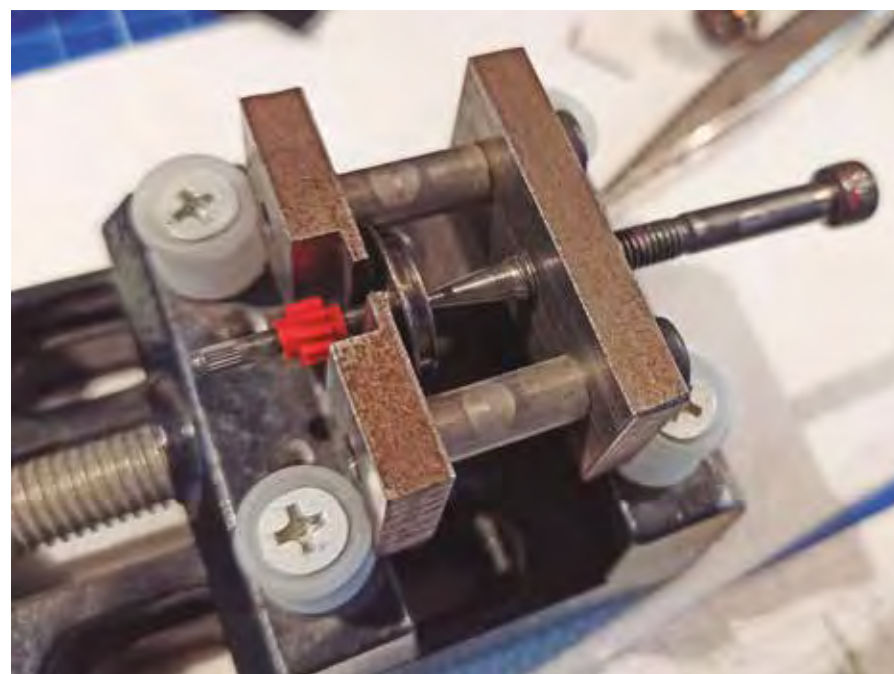
Fotografía 1. Los aros de adherencia cristalizados se desprenden solos.

Hay algo para muchos en esta afición que nos fastidia sistemáticamente y que además nos crea problemas de suciedad en nuestras maquetas. Son los aros de adherencia.

En muchos casos es muy difícil encontrar los ejes adecuados, por lo que la presencia de estos aros es casi obligatoria.

Ahora tenemos el problema de que estas gomas se suelen cristalizar o estirar y dejan a la correspondiente rueda con una ranura que suele implicar cabeceos e incluso pequeños cortocircuitos al pasar por agujas que tienen el corazón aislado. Con demasiada frecuencia, esto nos obliga a tener que andar buscando repuestos de los mismos y, a veces, no son fáciles de encontrar.

En el presente artículo, trato de desarrollar un pequeño truco, bastante fácil de



Fotografía 2. Con el punzón del extractor sacamos la rueda del eje.

llevar a cabo y cuyo resultado, al menos para mí, es bastante satisfactorio.

Para la operación, he cogido todos los ejes con aros cambiados a diferentes locomotoras 319 de Roco, que estoy seguro de que todos tenemos muchos en nuestro cajón de sastre.

Como he dicho antes, al cristalizarse un aro, tenemos lo que se muestra en la fotografía 1.

Hay un aparato que nos viene de maravilla a la hora de hacer esta operación. Un extractor de ruedas, (fotografías 2 y 3).

Sacamos una de ellas y lo ponemos en una taladradora previamente colocada en un soporte fijo, a ser posible horizontal. Fotografías 4 y 5.

Una vez colocado, ponemos en marcha el taladro a la mayor velocidad posible. Con mucho cuidado, vamos apoyando una lima fina en el resalte exterior para ir eliminándolo. Es muy importante no apretar demasiado, ya que la rueda está sujeta al eje mediante un casquillo de plástico y si apretamos mucho, puede patinar. También puede calentarse y quedar inservible, por lo que es recomendable hacerlo muy despacio. Fotografía 6.

Mientras más fina sea la lima, mejor y más preciso será el trabajo realizado.

Con esta maniobra, la rueda ha quedado reducida de diámetro aproximadamente 1 mm, con lo que la pestaña tiene también 1 mm más y es muy posible que en vías código 83 vaya dando por todas las sujeciones de la traviesa. Tendremos pues que rebajarla también en ese mm indicado. Es un trabajo algo más delicado porque hay que rebajarlo en plano primero y luego poner la lima en diagonal para volver a dejarla fina por la punta. En la fotografía 7 vemos el resultado.

Una vez eliminado el resalte, con una lija de agua de grano mínimo 400, procedemos a lijearlo todo bien. Fotografía 8.



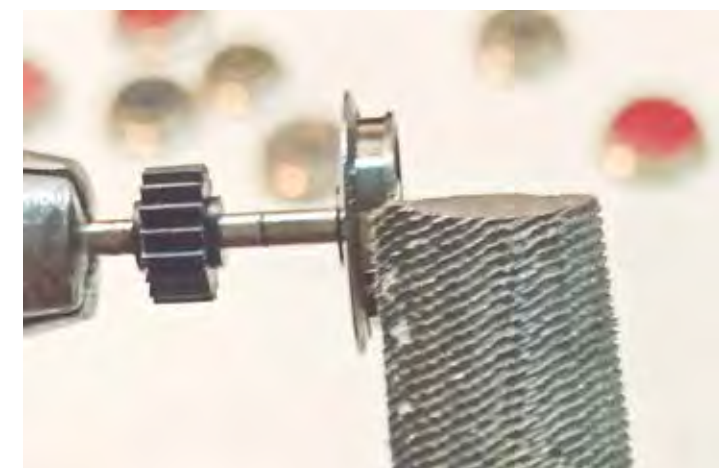
Fotografía 3. El eje con una rueda extraída preparada para empezar el trabajo.



Fotografía 4. Rueda con su eje puesta en el cabezal de un taladro situado en horizontal.



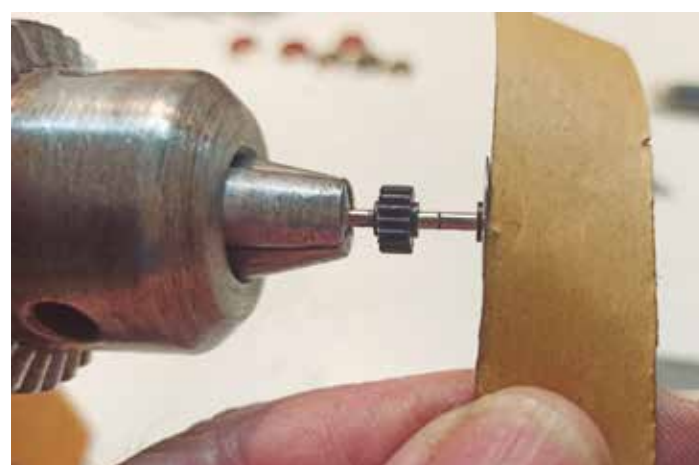
Fotografía 5. Una vista más detallada del eje y la llanta.



Fotografía 6. Ataque con una lima fina al resalte exterior.



Fotografía 7. Resultado del limado



Fotografía 8. Pulido con una lija.

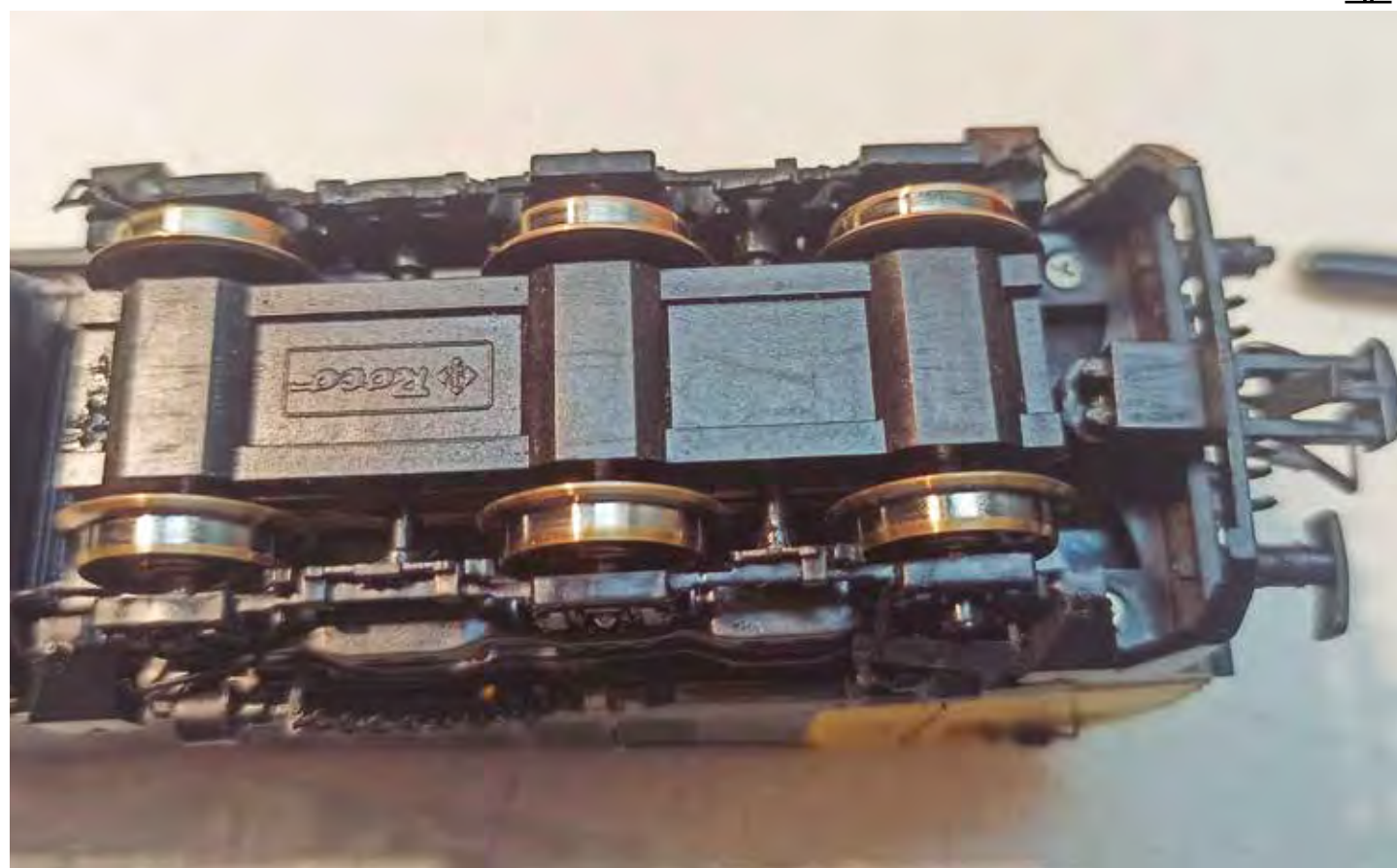
Aquí, en la fotografía 7 ya vemos el trabajo terminado, con el resalte eliminado, la pestaña rebajada y todo el conjunto perfectamente lijado y listo.

Como ya he dicho, la llanta que hemos tratado queda con 1mm menos que las demás, por lo que al menos hay que hacer esta operación a las 6 ruedas de un bogie, para que todas apoyen en la vía y tomen corriente de la misma. En el caso que nos ocupa, al ser rodaje C'C', he efectuado esta transformación en las 12 ruedas para que la locomotora

no fuese un poco más levantada de un testero, aunque realmente es muy poca la diferencia. En la Fotografía 9 observamos uno de los bogies completos ya transformados.

Si la operación la hacemos en una locomotora B'B', no es necesario hacerlo a todas las ruedas porque el bogie suele cabecear lo suficiente como para absorber esa diferencia de alturas.

Esta operación es algo que ya le he hecho a muchas locomotoras y su comportamiento es vía es excelente.



Fotografía 9. Las ruedas ya ubicadas en su locomotora.

REVISTA DE HISTORIA Ferroviaria

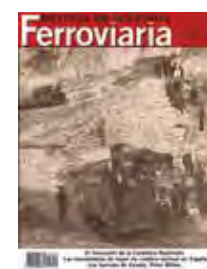
15€

NÚMEROS ATRASADOS DISPONIBLES



Núm. 18

Feve: una breve mirada al material móvil
Las variantes de Camarillas
El tranvía del Coto Paz de Figaredo



Núm. 19

El ferrocarril de la Cerámica Madrileña
Las locomotoras de vapor de caldera vertical en España
Los tranvías de Oviedo
Peter Willen



Núm. 21

Las «noventas» de la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao
El ferrocarril de Vigo a La Ramallosa y los ramales tranviarios a Bayona y Gondomar



Núm. 22

La Renfe 140-2438. Una locomotora única en el mundo
Obras complementarias de la electrificación de Pajares
Portfolio Jordi Escudé i Coll



Núm. 24

El sistema de conducción automática en la línea de La Sagrera a Horta del metro de Barcelona
El ferrocarril de Tudela Veguín a Lugo de Llanera.



Núm. 25

La fuelización de locomotoras de vapor en Renfe
25 años del Museo Vasco del Ferrocarril
Antonio de Zumárraga Egozcue



Núm. 26

El tranvía de Vigo a Porriño y Mondariz
Los enlaces ferroviarios de Reus
El Tren Escuela de Tracción Eléctrica de Renfe



Núm. 30

El Informe Callam. La Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia en 1926.
Los primeros automotores diésel de MZA: WE 401-404
Recordando a Carlos Wyrsh.



Núm. 31

Los ferrocarriles de la construcción del embalse de la Peña.
Las locomotoras 620-641 de MZA
Jeremy John Wiseman (1993-2022).



Núm. 32

Monográfico especial
Las locomotoras de la Compañía de los ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia.



Núm. 34

La red ferroviaria de la ciudad de Manresa (II).
La unificación de la señalización ferroviaria en España.
Euskalduna: entrega a Renfe de las locomotoras 240-2661/2685



Núm. 35

Los transportes urbanos ferroviarios de Barcelona.
La electrificación de la Rampa de Pajares.
Los automotores WE 401-404 "Burmeister" de MZA (Renfe 9201-9203).

NUEVA REVISTA SEMESTRAL DE 100 PÁGINAS, que preserva la **memoria ferroviaria**, a través de documentos inéditos, planos fotografías históricas y relatos personales.

SUSCRÍBASE
2 números por 40 €*

* No incluye los números especiales



EL TREN DEL HARZ, UN VIAJE EN EL TIEMPO

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: LUIS BERGUA.



Cruce de trenes en Drei Annen Hohne. El diésel viene de Nordhausen.

UNA OPORTUNIDAD DE COMBINAR NATURALEZA Y CULTURA VIAJANDO EN TREN DE VAPOR

El Harzer Schmalspurbahnen o HSB, es una de las últimas compañías que explota comercialmente trenes de vapor a diario en el mundo, y probablemente la única de Europa. Tiene una red de 140 kilómetros, con un ancho de vía de 1000 mm, que une las ciudades de Quedlinburg, Nordhausen y Wernigerode, en el corazón de la antigua Alemania del Este. Disponen de 10 locomotoras y 2 automotores de vapor en estado de marcha, y de 6 locomotoras diésel, con los que dan servicio a varios trenes diarios, dentro de su red. Compartimos nuestro viaje, a mediados de abril de este año, por si algún lector se lo está pensando.

PREPARANDO LA VISITA.

Lo primero es familiarizarnos con la página web del HSB: <https://www.hsb-wr.de/> con amplia información útil en alemán e inglés para el viaje.

El trayecto más práctico es el que va de la cabecera de la red en Wernigerode hasta la cumbre del monte Broken,

salvando un desnivel de más de 800 metros. A mitad de camino se encuentra la estación de Drei Annen Hohne, donde se une el ramal que viene de Eislefeld y Nordhausen. Aquí podremos contemplar cruces de trenes ascendentes y descendentes y las maniobras de los mismos. A la vista de los horarios, decidimos que cogieramos el primer tren de la mañana, con tracción de vapor, que parte de Wernigerode hasta la cumbre del Broken.

Volamos al aeropuerto de Leipzig Halle, y desde allí en tren hasta Wernigerode. El billete se puede sacar con anticipación en la página de la DB, y en nuestro caso eran tres trenes distintos, todos de cercanías o regionales, por lo que no llevábamos el asiento reservado. En total unas tres horas y media de trayecto, pero no se hace aburrido, siempre hay algo interesante que ver por la ventana.

Wernigerode, no es una ciudad muy grande, pertenece al lander de la Alta Sajonia y tiene alrededor de 35000 habitantes. Hay varios hoteles a menos de 30 minutos caminando desde la estación, y salvo el castillo, en la cima de una colina, la ciudad es llana y fácil de recorrer.

En la web del HSB están publicados los horarios de verano de los trenes, según el trayecto. En cada tren se es-



Estación del HSB en Wernigerode. El edificio que se aprecia a la derecha es la estación de la DB.

pecifica si la tracción es de vapor, diésel o un automotor. Importante comprobar las notas, hay algún tren que no circula en determinadas fechas. A finales de junio publicarán los horarios de otoño e invierno de 2026. El billete se puede sacar con anticipación, hay que especificar la hora de partida, pero el regreso es abierto y no hay reserva de asientos. El trayecto de ida y vuelta de Wernigerode a Broken cuesta 65 €, un poco caro, pero una vez hecho el recorrido, el gasto merece la pena, por lo menos en mi opinión. Nosotros compramos los billetes con diez días de antelación.

CON AVIÓN Y HOTEL RESERVADOS...

El viaje desde el aeropuerto hasta Wernigerode transcurrió sin dificultad, los trenes no traían retrasos de mas de tres minutos, y en todos encontramos asiento sin problema. Destacar que en los andenes de las estaciones hay unos carteles impresos en papel amarillo con los horarios de salida y los destinos desde esa estación, ordenados

por hora, por si la web de la DB se queda colgada.

Una vez en Wernigerode, la primera sorpresa: llegamos al hotel sobre la 20:30, pero la cocina ya había cerrado. Salimos y recorrimos la calle principal, y más de lo mismo. Menos mal que llevábamos algo de fiambre y pudimos entretener un poco la gusa en la habitación. Otra cosa, esto es la antigua Alemania Oriental, y sobre todo la gente de cierta edad, no se maneja bien con el inglés, al principio nos costó un poco entendernos.

Y POR FIN, AQUÍ ESTAMOS.

A la mañana siguiente, desayunamos pronto y caminamos hasta la estación del HSB, que está junto a la de la DB, donde llegamos la tarde anterior. Conforme nos acercamos empezamos a escuchar los soplos y silbidos de las locomotoras de vapor y fuimos entrando en ambiente. En el interior de la estación hay una tienda donde se pueden comprar los billetes, además de recuerdos del HSB.



Trenes formados por seis coches y un furgón en la estación de Wernigerode, esperando su locomotora.



Locomotora saliendo del cocherón para su primer servicio del día.

Caminamos hacia la cabeza del tren, para no perdernos las maniobras. Al final del andén de la derecha hay un almacén de una planta, con el techo accesible desde el que se ve el cocherón y la rotonda, con las locomotoras saliendo a la vía para acoplarse a sus trenes.

Me llama mucho la atención el olor especial, para mí nuevo, y que solo puedo describir como olor a tren de vapor. En la baranda hay unas placas de metal donde se especifican las características técnicas de los vehículos que circulan por el HSB.



Locomotora diésel de la serie 199.8, las «HarzKamel», para maniobras en Wernigerode.



Locomotora enganchada en cabeza del tren que va a subir al monte Broken. En la web del HSB están descritas todas sus locomotoras en detalle.

Tras el silbato del jefe de estación, el tren se pone en movimiento. Los coches son tipo salón, con pasillo central y asientos enfrentados de cuatro en cuatro. Algunos de ellos tiene un servicio en el centro, pero todos tienen plataforma o balconcillo en ambos extremos, lo que nos permite sacar buenas fotos sin los reflejos del cristal de la ventana. Hoy creo que no eramos más de cuarenta personas, pero nos han comentado que en verano va bastante lleno, y que en el momento que te levantas, te quitan el asiento.

El tren se mueve a buena marcha, entre los silbidos de la locomotora cada vez que pasa por uno de los numerosos pasos a nivel con barreras que hay en la línea. Después de salir de Wernigerode, y a la derecha según el sentido de la marcha, hay una playa de vías con tolvas, plataformas y vagones de servicio del HSB, algunos de ellos todavía con las letras DR rotuladas, en sorprendente buen estado, y sin gafitear.

La revisora se baja en cada estación, comprueba que ya no hay viajeros subiendo o bajando del tren, levanta una paleta verde, da la señal de salida con el silbato y se sube al tren. El principio del recorrido es llano pero cuando comienza a ascender, se nota el esfuerzo de la locomotora por las bocanadas de humo oscuro que expulsa por la chimenea, acompañadas del constante chuf chuf de los pistones. La marcha es suave y sin muchos traqueteos, parece que la vía esta en buen estado.



Subiendo a buen ritmo hacia Drei Annen Hohne.

El paso por el único túnel del recorrido me pilló en la plataforma del vagón, y aunque no es muy largo, como la locomotora va a plena marcha por la subida, se llenó de humo. Cada vez tenemos más la sensación de haber retrocedido sesenta años en el tiempo.

Tardamos cuarenta minutos hasta Drei Annen Hohne, donde se une la línea que viene desde Nordhausen. Suben más viajeros, la mayoría jubilados, aficionados y senderistas. Tras siete minutos de parada, continuamos el ascenso al monte Broken.

En esta parte el paisaje cambia de manera radical, el bosque está sin hojas, solo quedan los árboles muertos, algunos talados, con un aspecto triste que contrasta con el verde del principio. Luego nos enteramos que hubo un incendio bastante importante en 2022. Parece ser que en temporada, si el riesgo de incendio llega a determinado nivel, sustituyen las locomotoras de vapor por las diésel.

Después de cincuenta minutos llegamos a la estación de Broken, que está completamente cubierta de niebla, por lo que no merece la pena subir al mirador, y como no sabemos cuando va a levantar, decidimos ver la maniobra del tren que nos ha subido y regresar en él.

VUELTA DESDE EL BROKEN

Se nota que ahora vamos bajando, la locomotora expele mucho menos humo, de un color más claro, y a al chuf chuf y traqueteos del tren, se une ahora el chirrido de los frenos.

Hacemos una parada, el tren se desvía de la vía principal por un ramal y se detiene. Al principio no entendemos el motivo, pero se oye a lo lejos el silbato de otro tren que



Maniobra entre la niebla para iniciar el descenso

está ascendiendo, y que finalmente pasa en sentido contrario, a buen marcha, por la vía principal. La revisora cambia la aguja, levanta la paleta y el tren retrocede otra vez a la vía principal, y tras volver a cambiar la aguja, continuamos el descenso.

Bajamos del tren en Drei Annen Hohne y decidimos quedarnos aquí para contemplar las maniobras de los trenes que suben, bajan y se cruzan en esta estación, tanto con locomotoras de vapor como con las diésel.



Se aprovecha la parada para revisar bielas, engrasadores, frenos y otros elementos de las locomotoras

Esta es una estación de paso, aquí aprovechan para hacer la aguada, revisar los engrasadores y otros elementos de las vaporosas, cambios de personal y situar las locomotoras en cabeza o cola del tren.

Llama la atención lo cuidado del material, limpio y sin rasgos visibles de corrosión, grasa o porquería.

En Drei Annen Hohne hay un hotel con restaurante, donde aprovechamos para comer y, comentar las impresiones de la mañana. Tras recuperar fuerzas y consultar los horarios, decidimos esperar al tren de las tres menos cinco para regresar a Wernigerode. Tenemos tiempo para pasear y tomar más fotos.



La tripulación del tren engancha la locomotora y conecta las mangueras de calefacción y freno



Tomando agua para el regreso



Cruce de trenes con locomotoras de vapor.



Plataforma de ancho métrico, con una cisterna de ancho internacional, apartada en Drei Annen. Según los rótulos, el contenido de la cisterna es agua

De vuelta en Wernigerode, nos quedamos en la terraza mirador del final del andén, y podemos ver la aguada y carga de carbón de las locomotoras, conforme van llegando con los tenes de vuelta. Mala suerte, todas llegan con la chimenea en el sentido de cabeza preparadas para el día siguiente, por lo que no pudimos ver invertir a ninguna en la plataforma giratoria.

Llega el atardecer y la actividad en el depósito va terminando. Volvemos al hotel con la sensación de una jornada completa, de vapor y diésel de hace cincuenta o sesenta años, y con la sana envidia de algo que ni en nuestros mejores sueños podremos ver en España, donde reina el soplete, y administraciones ferroviarias incapaces de preservar el patrimonio, ni fomentar el interés por él.

MAS COSAS.

¿Necesitamos una excusa para volver al día siguiente, aunque solo sea para tomar más fotos, ver maniobras y seguir saboreando el ambiente del vapor?.

Sin problemas, a poca distancia de la Estación del HSB, está el taller de locomotoras de vapor, inaugurado en 2022. Nosotros no lo visitamos, pero según la web del HSB, tiene una galería desde donde se puede ver al personal de mantenimiento trabajando, así como piezas, herramientas e instalaciones. La pena es que las locomotoras de vapor solo se pueden ver como parte de una visita guiada que hay que reservar en la web del HSB.



Con la locomotora invertida, regresamos a Wernigerode. El furgón va ahora en cola del tren



Dresina de servicio del HSB. En primer término, plataforma para transportar vagones de ancho normal por la vía de ancho métrico.

Se pueden dedicar más días y recorrer alguno de los otros trayectos del HSB, Teniendo siempre los horarios a la vista, seguro que podremos contemplar interesantes maniobras y cambios de trenes en otras estaciones de la red. También tenemos varias rutas de senderismo en torno al Broken y podemos aprovechar el tren como inicio o final de la caminata.

También en Wernigerode, y no más de 20 minutos andando desde la estación hay un museo de aviación: el Luftfahrtmuseum, con una interesante colección de aviones y helicópteros, muchos de la antigua DDR, maquetas, trajes y monos de vuelo, y muchos complementos relacionados con la aeronáutica.

En Wernigerode son interesantes el ayuntamiento, la plaza del mercado, el castillo o simplemente pasear por la calle



Repostando carbón en Wernigerode, para la jornada del próximo día

principal, muy tranquila y con muchos edificios con estructura vista de madera, que recuerda un poco el ambiente de los cuentos de hadas.

Además, podemos visitar las ciudades de Goslar, o Quedlinburg, que son Patrimonio de la Humanidad, o Nordhausen, todas ellas con buena combinación en tren desde Wernigerode.

Como no pudimos ver alguna de las locomotoras Mallet, parece ser que solo las sacan en ocasiones especiales, o automotores de vapor, yo ya tengo excusa para volver a vivir esta experiencia, imprescindible para todo buen aficionado al tren con mayúsculas.



Al final de la jornada, las locomotoras quedan repostadas y listas para la mañana siguiente

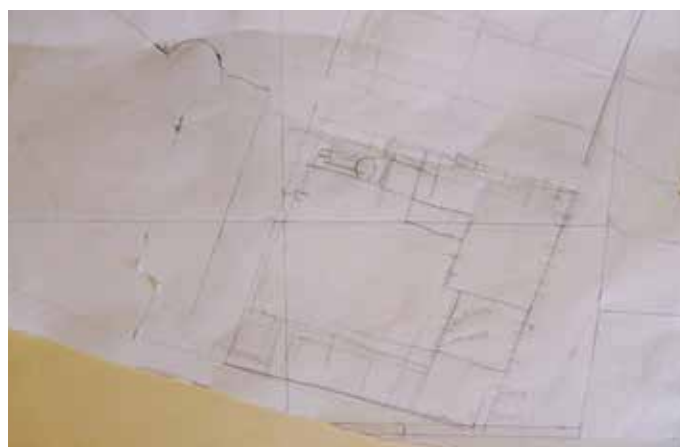
TORREAGUILERA: EL CORTIJO DE LOS CARRILLO (I)

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: MANUEL SÁNCHEZ



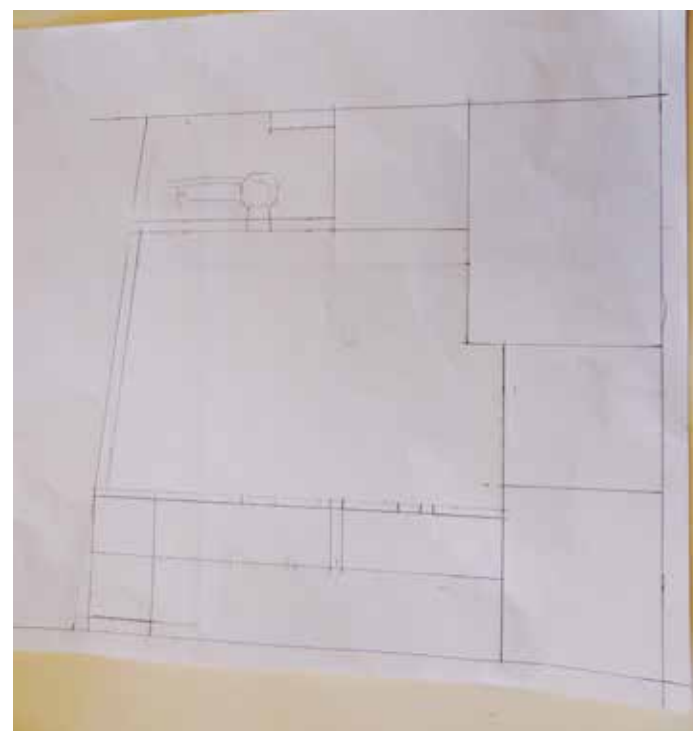
"A la sombra de la antigua muralla de la fortaleza de Torreaguilera, se desarrolla lo más crudo de la vida, el señor Carrillo, dueño del cortijo adyacente, ejecuta el desahucio en una de las casas más pobres de su propiedad después de no haber cobrado el alquiler de esta familia los últimos meses."

La idea que tengo respecto a mi maqueta, a parte de disfrutar de la afición y rodar mis composiciones, es reflejar como se desarrollaba la vida es los años 50-60 del siglo XX, lo más simpático (reflejado en las escenas que ya existen en el pueblo) pero también lo más crudo (la nueva escena de este artículo), por mi edad no lo he vivido, pero los detalles los conozco por lo que me han contado mis padres, en esos años vivían en la Andalucía profunda, la pobreza era lo dominante en la vida diaria en las clases bajas, en comparación con los señoritos de los cortijos, que se aprovechaban de su dominancia sobre sus obreros.



Para dar continuidad a lo construido en el artículo de El barrio de la muralla, y buscando unir esta parte al pueblo ya existente, lo primero que hago es crear un trazado de las calles, tomando como referencia las que ya tenía del pueblo, la idea que tengo es realizar un cortijo, hace tiempo ya tuve uno en la maqueta, pero lo quite para realizar el pueblo de Torreaguilera y seguía con el gusanillo de volver a tenerlo. Una vez valorado el espacio disponible, hago un boceto sobre el plano para situar los distintos elementos del cortijo, este va a interactuar con las casas de la muralla.

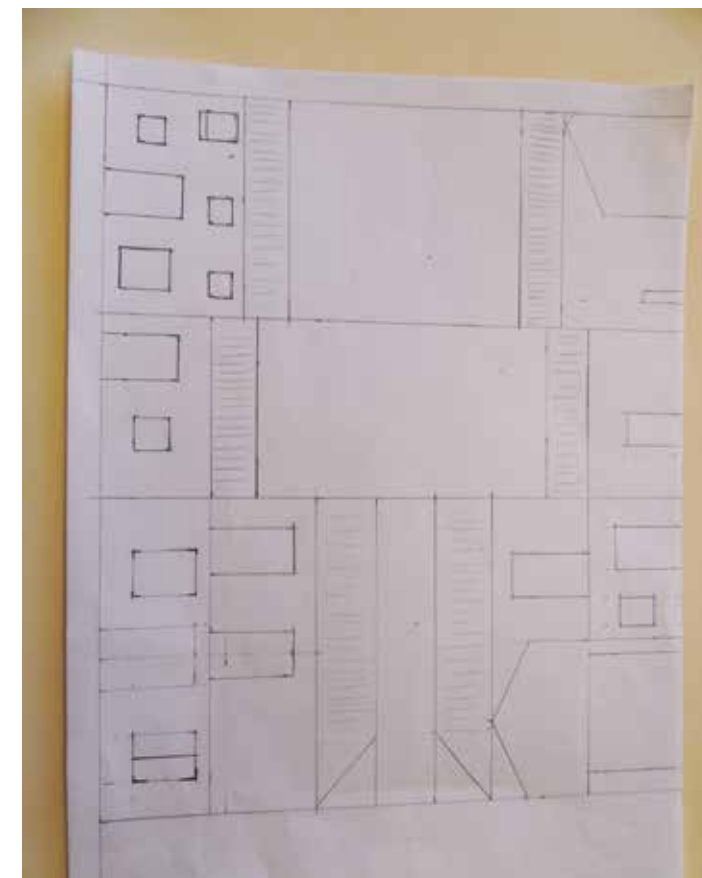
Para realizar el cortijo me baso en unas foto localizadas en Internet, en el buscador escribo "Fotos de cortijos", y sobre el que me gusta, lo sitúo sobre la parcela que le he asigno, aunque necesito varias fotos para poder realizar las partes del cortijo que no veo en la que tengo de referencia.



Sobre unos folios unidos para que me den la medida de la base, he pasado las medidas de la parcela del cortijo, calçadas del plano original, basándome en el boceto hecho sobre el plano general, creo el plano definitivo, en la foto se ve como he distribuido el espacio, el cuadro abajo a la derecha va a ser la casa principal de los Carrillo, los dos cuadros siguientes son casas de obreros del cortijo, sobre el cuadrado de la casa principal se sitúa la cuadra y a continuación la tapia que cierra esa parte, en la que se adosa una fuente abrevadero.

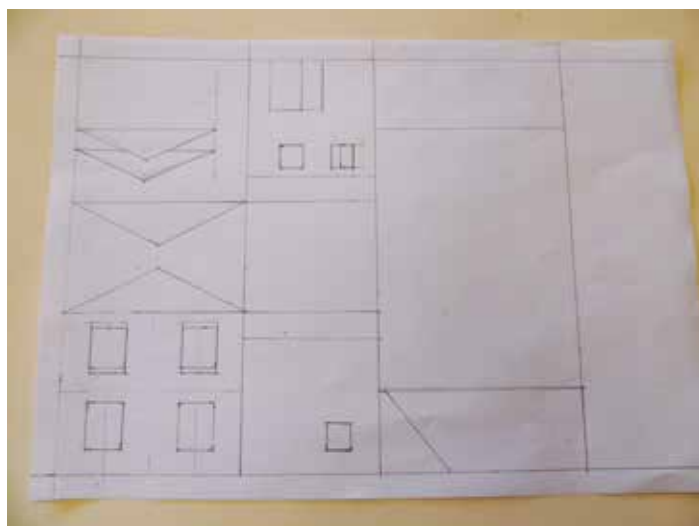
En la izquierda del plano, sobre la ultima casa de los obreros, están los rediles donde irán colocadas las ovejas, de la que procede parte de la riqueza de los Carrillo. En la parte superior del plano coloco la tapia que cierra el patio, esta en frente de las casas adosadas a la muralla, la idea es crear un callejón entre ambas construcciones.

En el artículo de El barrio de la muralla hice un sencillo plano de las casas, básicamente era fachada y paredes laterales, en este el desarrollo del cortijo es bastante más complejo, aunque no difícil, al componerse de distintas construcciones dentro de este, conlleva distintas alturas de las casas, también voy a mostrar como se realiza un tejado a 3 aguas de una forma sencilla y sin tener estudios de arquitectura.

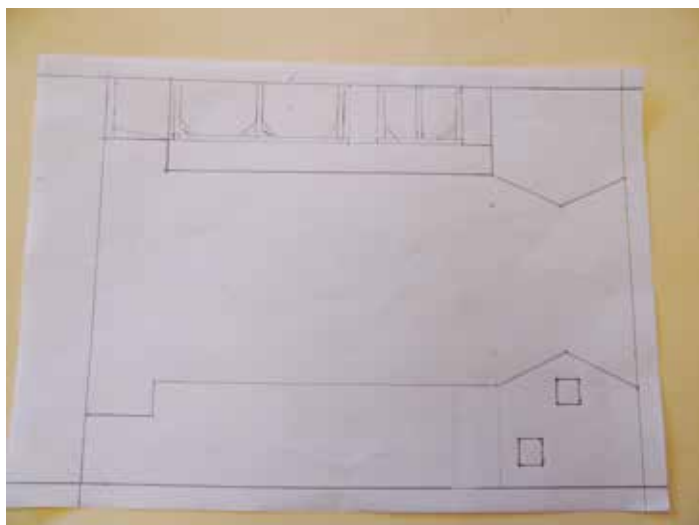


En el folio marco un centímetro en ambas parte larga y en una de las anchas, es más fácil crear el plano sobre estas líneas, marco el ancho de las fachadas de las casas en la zona inferior, siguiendo la foto de referencia, la casa principal es la mas alta del conjunto, la siguiente es de menor altura y la que cierra la fachada es más alta que la anterior, pero más baja que la principal.

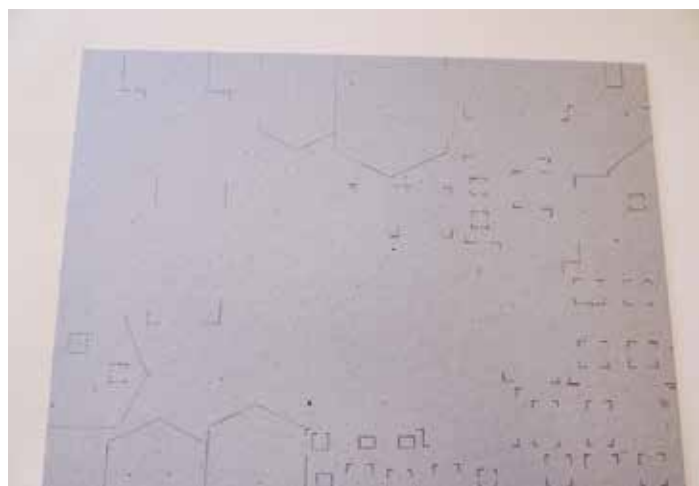
Para distribuir puertas y ventanas, me vuelvo a basar en fotos vistas en internet que tengo guardadas en mi teléfono, la casa principal tiene una puerta y dos ventanas en la planta baja, la planta superior tiene dos puertas de balcón, las casas contiguas muestran un aspecto mas modesto. En la parte de arriba del folio creo las fachadas de la parte posterior en forma de espejo, en la casa principal empiezo dando la anchura y altura de la cuadra, y la puerta de salida al patio con una ventana, en la parte superior una puerta de balcón, la casa más baja solo tiene una puerta y la siguiente no tiene salida, sobre esta pared diseño la anchura de los rediles tanto lo que va techado como los muretes que los cierran.



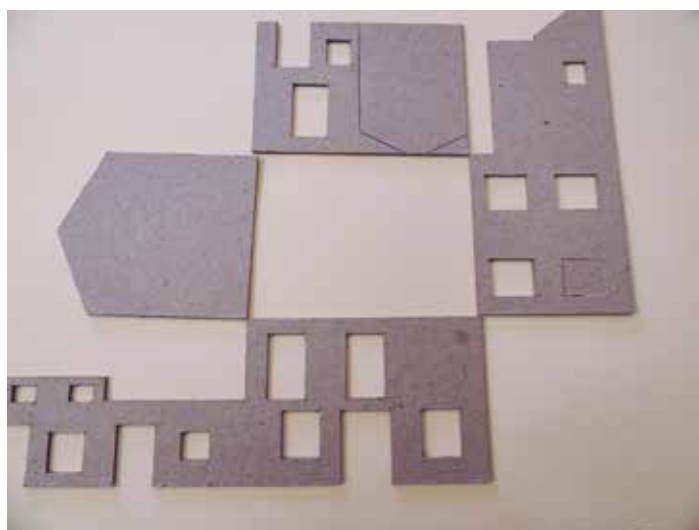
El siguiente plano a desarrollar es el lateral de la casa principal, la cuadra y la tapia, en este caso es más fácil el hacerlo porque todo esta basado en la foto, aunque la cuadra, según interpreto en la foto, debería ser una casa, la tapia esta unida a la cuadra en la zona de la fachada, de esta, que da al patio, lo que crea un entrante respecto a la pared de la casa, en la que se sitúa un contrafuerte, siguiendo la foto, en ese hueco se ve un abrevadero, para imitarlo me baso en otra foto, una fuente con abrevadero. En este folio aprovecho para crear los laterales que dan altura a las distintas casas. Es en estos planos se aprecia algunas rectificaciones que hago, una vez que coloco puertas o ventanas, estudio detenidamente lo creado y modifico algunas posiciones para mejorar la estética de la construcción.



El ultimo plano tiene la pared de la ultima casa junto con la trasera del redil y un hueco que queda entre el redil y la tapia de cierre. El redil esta dividido en dos, una zona mas ancha donde van colocadas las ovejas y uno más pequeño en el que van ovejas con corderos, la estructura de madera que se ve en el plano sale de los kit de la muralla.

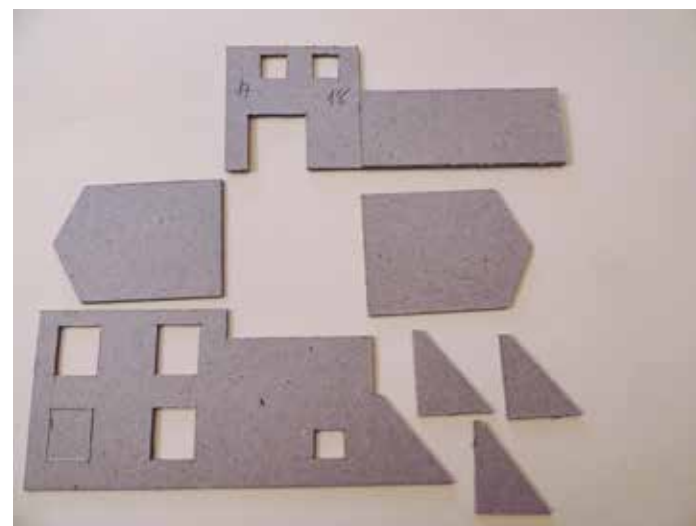


La estructura del cortijo la hago en cartón de 2 milímetros, que he adquirido en un bazar oriental, para pasar las distintas partes que lo forman la estructura, coloco un folio en blanco sobre el folio que contiene el plano, me voy a una ventana a contraluz y calco los puntos básicos que forman las distintas estructuras que lo conforman, una vez sobre la mesa de nuevo uno los puntos y recreo las estructuras, recorto estas y las paso al cartón. Una cosa importante a tener en cuenta cuando se pasa del plano a los patrones de las distintas piezas, es que en algunas paredes hay que acortar el patrón la anchura del cartón que se usa, en este caso es 2 milímetros, de esta forma no se descuadra la estructura del cortijo en este caso.



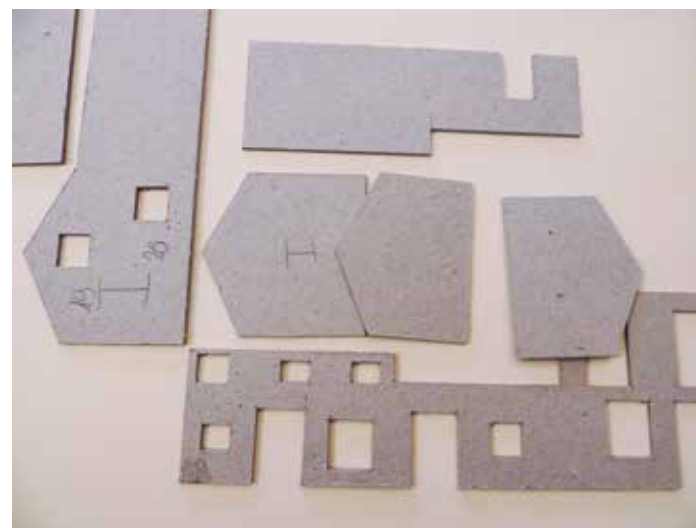
En la foto se ve las distintas partes conforman la casa principal, la fachada forma parte de las otras casas, el lateral con ventanas va junto al de la cuadra y el contrafuerte, en la contra fachada esta marcado el lateral de la cuadra junto a la puerta y las ventanas, por ultimo el lateral que cierra la casa con la forma del tejado.

En este grupo de piezas hay que quitar los 2 milímetros en la pared trasera de la casa, en la zona que da a la pared de las ventanas, la pared lateral que cierra la casa se acorta por los dos lados.

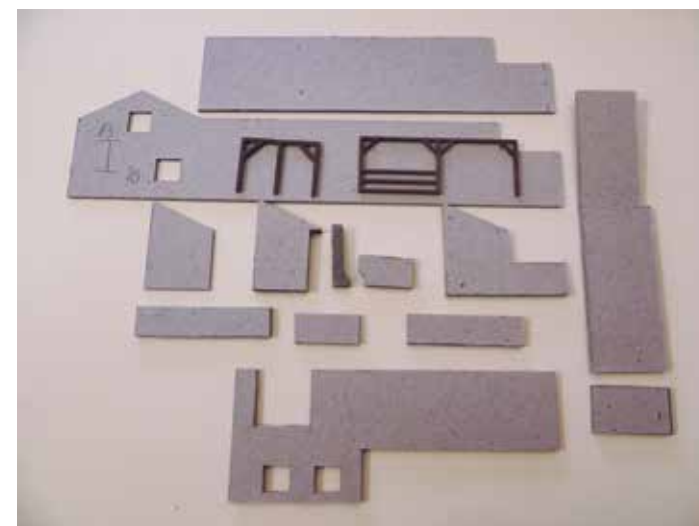


Las paredes que conforman la cuadra están unidas por un lado a la casa principal y por el otro a la tapia, a la que he puesto otra pieza para darle más anchura, lo mismo que al contrafuerte, que he reproducido tres veces más. He cortado dos laterales que dan forma al tejado, uno va unido a la pared de la casa principal y el otro es el que cierra la cuadra, para mantener la anchura asignada, se acortan los dos laterales por ambos lados los dos milímetros, esto se realiza en todas las paredes medianeras.

Los números que se ven junto a las ventanas de la cuadra son para tener controladas las ventanas que van colocadas, al ser un corte manual, el hueco tiene pequeñas variaciones que puede ser que al colocar las ventanas no queden bien, estos números los escribo en todas las ventanas.

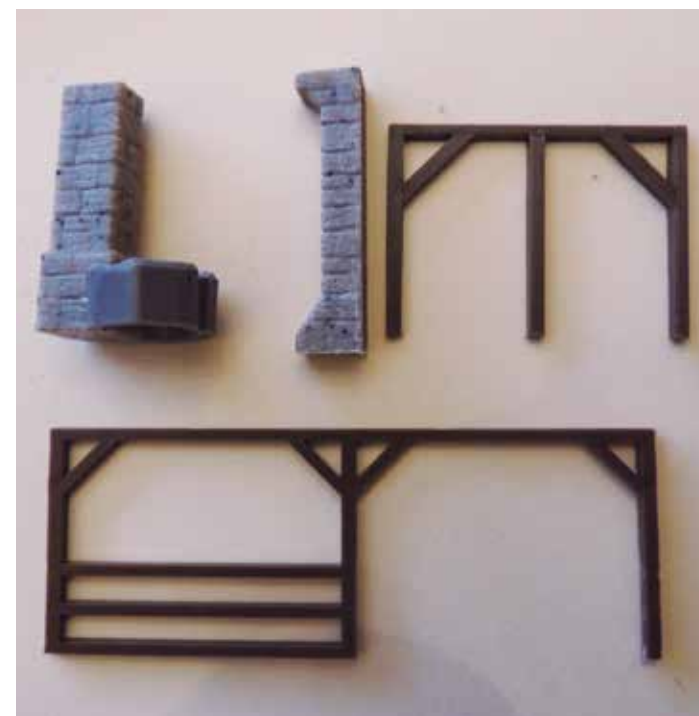


Las distintas partes que forman las dos casas que acompañan a la principal, como en la cuadra, están las paredes laterales que crean el tejado, y la pared que forma parte de la del redil. En estas piezas, es en la fachada principal donde se quitan los dos milímetros, también en la fachada trasera de las casas, se quitan estos en la zona que da a la pared trasera



Por ultimo tenemos las piezas que forman la zona del redil y las tapias de cierre, tras cortar la pared trasera, del patrón corta la pared de la casa y hago otra pieza para dar anchura a las paredes del redil, para las paredes que separan las partes del redil, hago un patrón con la pieza que se ve a la derecha con caída a 1 agua y un murete, de esta hago dos para dar anchura a la pared, después de marcarlas, corto el murete y hago la pieza que se ve a la izquierda, esta va pegada a la pared de las casas, por ultimo, de este patrón, hago dos piezas con un entrante donde va colocado un pilar de piedra, como separación del redil, hago un murete que se ajusta al pilar. Preparo los muretes que cierran el patio del redil.

Hago las paredes que cierran el patio, dos piezas para dar anchura a esta, una pieza más pequeña que es la continuación de la tapia después de la puerta que hay, la pieza inferior es para entender mejor como cierra el patio.

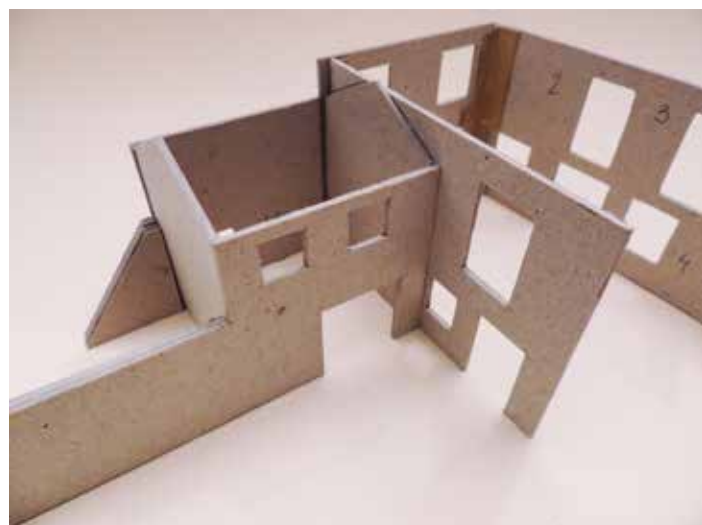


A parte del cartón, voy a aprovechar unas piezas de plástico que sobraron de los distintos kits de la muralla. La pieza que hay en la foto en la parte superior izquierda van a formar parte de la fuente con abrevadero, es un contrafuerte cortada para darle la altura de la tapia, más adelante habrá un desarrollo de como la realizo. La siguiente pieza es el pilar que va en el centro del redil, he cortado un contrafuerte de la muralla para dar la altura que necesito, y le añadido la parte superior de lo quitado a la fuente.

Para rematar la zona cubierta del redil, uso unos piezas que imitan un entramado de madera, de la pieza doble he cortado los palos anchos de la parte inferior para dar entrada a la zona cubierta.



Premontaje de las casas para comprobar como encajan, previamente he cortado unas piezas de cartón de una caja de cereales, estas piezas ayudan a que la unión entre piezas sea más fuerte pegando mas superficie que solo con el cartón que las forman, en general esta pieza tiene un centímetro de ancho, pero en algunos casos hay que adaptar esta medida si coincide con alguna puerta o ventana.



Premontaje de la cuadra, la pared lateral de la cuadra ya esta unida a la parte trasera de la casa principal y las piezas que forman el contrafuerte pegadas entre si, así como la pieza que da anchura a la tapia.



Premontaje de los distintos elementos del redil, en la foto ya se pueden ver unidas las piezas de la zona cubierta del redil. Respecto al proyecto original, he variado un murete que cerraba el redil con la pared del patio, más adelante explico la razón.



Para unir las distintas piezas que forman el cortijo, he hecho una plantilla en cartulina con la forma de la base del cortijo, y en ella he marcado donde van colocadas las piezas para su correcta colocación.



Para recrear el enfoscado de las casas, en esta ocasión voy a cambiar de técnica, usando la referencia 7085 de Busch, su uso real es como asfalto, aunque desde hace tiempo descubrí la capacidad de fundir colores y recrear la textura de enfoscado antiguo.

Para preparar las piezas que dan forma a la recreación del enfoscado, uso el plano de las casas del que saco un patrón de cada pieza y lo paso al material, en la foto se ve la pieza para cubrir la parte de atrás de las casas, a la que he añadido la pared del redil.



Para cubrir algunas piezas hay que usar distintos patrones, así facilitar el trabajo y mejorar el acabado, en este caso he unido la pared del redil con la tapia del patio, pero para esta zona he doblado la cantidad de la textura y así poder cubrir los dos lados de esta sin cortes.



Empiezo el trabajo de texturizar colocando textura de piedra de Redutex en las paredes interiores del redil, previamente había pintado el pilar con los colores de la muralla.

La primero pieza de textura que coloco es la de la parte trasera de las casas, abriendo la puerta, para ello apoyo la pared sobre una superficie de corte adecuada, con una cuchilla afilada corto la parte superior a ras del hueco en la parte superior, y corto por el centro del hueco, doblando cada mitad hacia dentro, así se cubre los laterales de la puerta y de hay el haber hecho un milímetro mas ancho el hueco que en el plano, con el tiempo he descubierto que la zona superior no se aprecia que este sin cubrir.

Seguidamente empiezo a colocar la textura en la pared del fondo por la casa, me gusta dar un mas material en la parte superior, para una vez colocada, poder ceñirme mejor a la pieza cortando el sobrante sobre una superficie de corte, a la vez también abro los huecos de las ventanas, en este caso, la textura la he colocado solo hasta el final de la pared del redil, el resto lo cubriré una vez este pegado en la base.

En la parte de debajo de la pared de la casa se ve que he añadido una pieza para que se una mejor a la base.



La fachada de las casa y las distintas paredes de la casa principal cubiertas, otro detalle que hago al cubrir las piezas es dejar un sobrante en los laterales para disimular mejor la unión entre piezas.

En las paredes traseras de la casa principal se ve como he adaptado la textura a las paredes laterales, tanto de la cuadra como de la casa contigua.



En la pieza que forma la cuadra y la tapia del patio he realizado lo mismo que en la pared del redil, el contrafuerte lo he cubierto a la vez que la pared con las ventanas de la casa principal.

En la foto se ve como quedan las paredes por dentro, con las piezas de unión y los bordes de las ventanas doblados hacia dentro.



Empiezo con la colocación definitiva de las paredes en la base pegando la del redil, a la que uno la tapia del patio y

la separación entre las dos casas de los obrero, cubriendo la diferencia de altura entre una y otra con la textura.

Una vez pegada la tapia del patio en la base, la cubro con la textura que había dejado para tal termino.

En la foto se ve que he cubierto los muretes que cierran el redil, en la parte que se ve con la textura de enfoscado y por dentro con la textura de piedra.



Una vez fijada la pared trasera, realizo un premontaje de las piezas para ver que todo cuadra y que no tengo que hacer ajustes, he aprovechado para colocar bien las paredes divisorias de las casas y que coincida con la fachada cuando la pegue.



El siguiente paso es pegar la fachada de las casas y el lateral de la cuadra sobre la base.



La textura de la tapia que había dejado sin colocar la he ajustado y cortado el sobrante que deje para que se ajus-

te a la base, todo el conjunto lo realizo de una vez con esta forma, para hacerlo, ayuda que esta textura es algo elástica con lo que se ajusta a las distintas alturas.



El conjunto del cortijo pegado en su totalidad en la base, donde se ve el aspecto final.

En la pared lateral de la cuadra, he colocado una pieza que sobresale de esta, es otro detalle que se ve en la foto de referencia.

Antes de pegar el tramo de tapia que da a la puerta, hay que ajustarlo, el angulo no es recto, con lo que se tienen que hacer los cortes necesarios para que quede bien rematado.



Una vez formado el cortijo, preparo la plantilla para cubrir el suelo del patio, saco un primer patrón sobre el que voy haciendo los ajustes de medidas para que encaje perfectamente en el espacio. Una vez fijadas las medidas exactas, hago el patrón definitivo, el que me va a valer para cortar la textura de Redutex, incluyo el sitio donde va colocada la fuente.

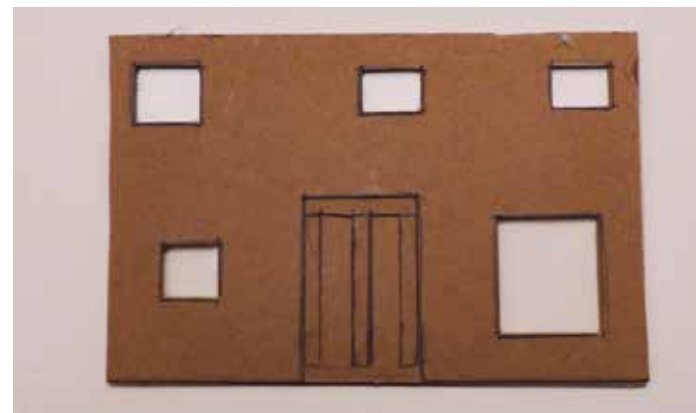
Para cubrir el patio voy a usar una textura de canto rodado de Redutex, tiene variedad de acabados, con lo que hay donde elegir. Las texturas las cubro con cinta de carroce-ro, debido al tamaño del patio necesito dos placas, estas las sujeto unidas a una superficie adecuada de corte con



cinta de carroce-ro, marco el patrón con un lápiz y las corto, de la misma manera hago la zona de la fuente.



Lo siguiente es preparar las puertas y ventanas, primero voy a simular lo que serían los marcos, para lo que uso cartulina, como ejemplo de como hacerlo lo muestro sobre la casa de la esquina, preparo una pieza de cartulina que ocupe la parte interior de la casa, esta la apoyo contra la pared y con un lápiz marco los distintos huecos que hay.



Para que se vean los "marcos", corto los huecos por dentro de la marca de lápiz, esa marca es lo que va a recrear el marco, una vez abierto los huecos, compruebo que que-

den ajustados a la ventanas o a la puerta colocando la pieza de nuevo dentro de la casa.

Esta pieza la pego sobre otra, abro los huecos y repito la operación otras dos veces, en total creo 4 capas de cartulina.

La puerta la realizo en cartulina, la diseño sobre ella marcando el hueco del marco y recorto los huecos y el contorno de la puerta, y la pego sobre la cartulina definitiva de las ventanas y la puerta.



Para recrear las ventanas, en las piezas de cartulina donde están los huecos de las ventanas, pego acetato transparente, en las puertas de balcón pego una pequeña pieza de cartulina, que sera la parte cubierta de la puerta, con la referencia 120 de Evergreen creo la estructura, sitúo la tira de Evergreen en la su sitio, la corto con una cuchilla, y la uno al acetato con Extra Thin Cement de Tamiya que pega por capilaridad, viene con un pincel para aplicarlo, que paso por la tira, fundiendo esta con el acetato, en el centro de la ventana coloco dos tiras, y subdivido las hojas de estas.



Las puertas de la cuadra y la puerta del patio de la casa baja las realizo en madera de balsa de medio milímetro de grosor, una vez cortadas, las texturo con una carda metálica, las tablas las marco con un lápiz. En una de las puertas de la cuadra corto un pequeño cuadrado para recrear una gatera.



Puertas y ventanas terminadas, las puertas van pintadas en gris y las ventanas en marrón. Para las puertas de la cuadra y la estructura de madera del redil empiezo pintándolas en negro, a pincel seco aplico el XF-52 de Tamiya, para aclarar el color, uso el XF-55.



Con blanco de la marca de pinturas La Americana doy color a las paredes, según el grado de intensidad de color que se quiere tener, hay que dar varias capas de pintura, con una mano tendrá un aspecto dejado, casi de abandono, para el color que buscaba yo, han sido dos manos.



La textura es fácil de manejar con un poco de practica, aunque a veces un descuido hace que se deteriore alguna zona, por ejemplo al unir dos piezas, rebosa el pegamento y afecta a la textura, como creo que los artículos tienen

que valer para enseñar a hacer las cosas y no solo mostrar un acabado perfecto, entre las paredes de la casa principal y la cuadra lo he recreado, como se ve en la foto, la textura se ha estropeado.



Antes de aplicar el color blanco, en la zona que se ha levantado, pinto con el XF-52 de Tamiya, este color da el pego como si se hubiera desconchado la pared, cuando doy el blanco no toco esa zona, incluso alrededor del desconchón solo doy una mano de pintura blanca, como no se cubre de todo el gris de la textura, da profundidad al desconchón, como remate del acabado, doy pincel seco negro que simula humedad, de esta forma de un error, se crea un buen acabado.



Las puertas de la cuadra van abiertas, por lo que hay que recrear el interior de la cuadra, para ello voy a colocar textura de ladrillos de Redutex, con una pieza de folio hago un patrón marcando donde va el ventanuco, lo paso a la textura, que previamente había cubierto con cinta de carrocer.



Continuará...

NUEVO LANZAMIENTO EDITORIAL

La red actual del metro de Barcelona consta de once líneas de características muy diversas. De todas ellas, la L1, conocida como «Transversal» e inaugurada en 1926, es, quizás, la más peculiar debido a su génesis, ya que se proyectó como enlace entre las distintas líneas ferroviarias de las diversas compañías que operaban en la ciudad. Este hecho implica, por ejemplo, que posea unas singularidades que la distinguen del resto de la red, como su ancho de vía de 1.674 milímetros, la toma de corriente en origen mediante tercer carril (en uso hasta fechas relativamente recientes), la monumentalidad de algunas de sus estaciones o el hecho de disponer de los coches de metro de mayores dimensiones del mundo hasta 1962.

Todo ello queda recogido en el presente volumen, que consiste en una edición ampliada, corregida, actualizada y traducida de un libro publicado en 2016 en lengua catalana y completamente agotado en la actualidad. La obra cuenta con más de 550 imágenes -entre planos y fotografías-, muchas de ellas inéditas y, en consecuencia, de un alto valor documental.

sólo por
45 €
gastos de envío 7€

262 páginas en B/N
Medidas 21 x 29, 7 cm
Encuadernación en tapa dura



100 años del Metro Transversal
de Barcelona (1926-2026)



Joan Alberich González
Ramon Lascorz Carbó



100 años del Gran Metropolitano
de Barcelona (1924-2024)



Joan Alberich González
Ramon Lascorz Carbó

269 páginas en B/N
Medidas 21 x 29, 7 cm
Encuadernación en tapa dura

El 30 diciembre de 1924 se inauguró la primera línea del metro de Barcelona, a manos de la sociedad Gran Metropolitano de Barcelona, S. A., con un trayecto que cubría el principal eje viario y social de la ciudad, entre las estaciones de Cataluña y Lesseps. Con el paso de los años, esta primitiva línea y su empresa explotadora sufrieron varias modificaciones —la construcción y posterior pérdida de un ramal entre la estación de Aragón y la Vía Laietana, la puesta en servicio de diversas prolongaciones, la municipalización del servicio, la llegada de nuevos vehículos ...— que han configurado la actual L3 del metro barcelonés.

La presente obra, fruto de un exhaustivo trabajo de investigación iniciado en 2018, recoge, por primera vez en un solo volumen, la historia de esta ya centenaria línea, con la descripción de sus principales características técnicas, la evolución histórica de su compañía propietaria, los resultados de explotación, las instalaciones y el material móvil empleado, todo ello profusamente ilustrado con cerca de 350 imágenes —entre planos y fotografías—, muchas de ellas inéditas y, en consecuencia, de un alto valor documental.

sólo por **40 €**
gastos de envío 7€

TREN AZUL

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: PEIO DE LA FUENTE



Llegada de la 269-324 de alsa con el tren azul a Miranda de Ebro procedente de Zaragoza-Delicias

Durante 2024 tuve la oportunidad de acompañar y fotografiar varios de los viajes realizados por el Tren Azul de la AZAFT (Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías), una de las composiciones históricas más atractivas y reconocibles que circularon aquel año por la red ferroviaria española.

A lo largo de aquella temporada, el Tren Azul recorrió algunos de los escenarios ferroviarios más interesantes de la Península, permitiendo a los aficionados disfrutar tanto de la experiencia de viajar a bordo como de la posibilidad de fotografiar material histórico en lugares poco habituales. Más allá de los propios trenes, cada viaje constituyó una oportunidad para reencontrarse con otros aficionados, descubrir nuevas localizaciones y contemplar cómo el patrimonio ferroviario sigue despertando el interés de cientos de personas allí donde aparece.

Uno de los primeros viajes destacados de aquel año tuvo como destino Bilbao. Para la ocasión, la composición estuvo encabezada por la veterana 269-324 de ALSA, lu-



A bordo del tren azul, descendiendo por las rampas del puerto de Orduña



El tren a su paso por Subijana-Morillas a buena velocidad

ciendo la característica decoración milrayas que terminó convirtiéndose en una de las imágenes más representativas de la temporada. La composición estaba formada por varios coches históricos de la AZAFT junto a un vehículo procedente del Tren Felipe II, formando un conjunto especialmente atractivo.

El recorrido por las rampas del puerto de Orduña permitió contemplar algunas de las imágenes más espectaculares de todo el viaje. La combinación entre el colorido del tren, el paisaje montañoso y las condiciones meteorológicas cambiantes ofreció múltiples oportunidades fotográficas. La llegada a Bilbao permitió además asistir a las maniobras necesarias para preparar el viaje de regreso, siempre interesantes para quienes disfrutaban observando la operativa ferroviaria más allá de la simple circulación de los trenes.

Pero si hubo un recorrido especialmente esperado durante aquel año fue el denominado Tren Rampa de Pajares. Organizado con la colaboración de ALSA, AZAFT y la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Madrid, permitió recuperar para el turismo ferroviario uno de los itinerarios más emblemáticos de la geografía ferroviaria española.

La composición utilizada combinaba coches históricos procedentes del Tren Azul y del Tren Felipe II, creando un conjunto muy singular. Durante los recorridos entre Gijón y Busdongo se sucedieron escenas difíciles de olvidar: cruces con trenes de mercancías, encuentros con material moderno y el constante protagonismo de una infraestructura ferroviaria cargada de historia.



El tren en plena rampa de Pajares

La ascensión por la rampa de Pajares constituyó, sin duda, uno de los momentos culminantes de la excursión. Viajar por una línea que durante décadas representó una de las grandes obras de ingeniería ferroviaria del país permitió contemplar de primera mano un paisaje ferroviario único. Curvas, túneles, estaciones históricas y fuertes pendientes se combinaron para ofrecer una experiencia especialmente atractiva para cualquier aficionado.

Otro de los momentos más interesantes tuvo lugar en Busdongo, donde las maniobras de inversión de marcha permitieron observar de cerca el trabajo de las locomotoras y la compleja operativa necesaria para mantener estos trenes históricos en circulación. Son escenas que normalmente pasan desapercibidas para el gran público, pero



En la estación palentina, tuvimos la suerte de cruzarnos con otra veterana como es la 440-239

que resultan especialmente atractivas para quienes disfrutan de todos los aspectos de la explotación ferroviaria.

La temporada continuó en octubre con el denominado Torrezno Express, una interesante colaboración entre AZAFT y la AAFM. En esta ocasión, dos composiciones históricas partían desde Zaragoza y Madrid para encontrarse en Torralba y continuar posteriormente hacia Soria.

La operación de unión de ambas composiciones convirtió la estación de Torralba en un auténtico centro de actividad ferroviaria. Las distintas maniobras permitieron observar de cerca locomotoras históricas, movimientos de material y operaciones que hoy apenas pueden contemplarse en la explotación ferroviaria convencional.

La llegada a Soria constituyó otro de los grandes momentos del viaje. La composición histórica recorrió una línea ferroviaria con una personalidad muy marcada, atravesando paisajes abiertos y estaciones que todavía conservan buena parte de su carácter tradicional. Para los aficionados a la fotografía ferroviaria fue una jornada especialmente intensa, tanto por la variedad de escenas como por la calidad de la luz otoñal que acompañó buena parte del recorrido.

El otoño ferroviario continuó con el Expreso Río Arga, que llevó el Tren Azul hasta Pamplona. La composición, más reducida que en otras ocasiones, permitía disfrutar plenamente de la elegancia del material histórico. El paso por



Composición llegando a Torralba con el tren azul, traccionado por la 333-107 de AAFM



La 269-324 con el tren azul efectúa su paso por el acueducto de Noáin rumbo a Pamplona

el acueducto de Noáin dejó algunas de las imágenes más representativas de toda la temporada y se convirtió rápidamente en uno de los puntos más fotografiados del viaje.

Una vez en Pamplona, las maniobras realizadas para apartar la composición permitieron seguir de cerca el trabajo de la locomotora y observar nuevamente esa faceta menos visible de los trenes turísticos, pero igualmente interesante desde el punto de vista ferroviario. La convivencia entre material histórico y tráfico ferroviario actual aportó además un atractivo añadido a la jornada.

El último gran viaje de la temporada tuvo como destino Haro bajo la denominación de Tren del Vino de Rioja. La composición mantenía la elegancia clásica que había caracterizado al Tren Azul durante todo el año y volvió a demostrar la extraordinaria capacidad de atracción que sigue teniendo este material histórico.

Las maniobras realizadas en Haro permitieron contemplar distintos movimientos ferroviarios, mientras que los cruces con trenes de viajeros y mercancías ofrecieron escenas muy interesantes desde el punto de vista fotográfico. La presencia simultánea de material histórico y moderno reflejaba perfectamente la convivencia entre dos épocas distintas del ferrocarril.

La imagen del Tren Azul cruzando el viaducto metálico de Haro terminó convirtiéndose en una magnífica despedida para una temporada especialmente intensa.

Visto con la perspectiva que dan los años, 2024 fue una de esas temporadas que permanecen en la memoria de cualquier aficionado. Los viajes a Bilbao, Pajares, Soria, Pamplona y Haro permitieron recorrer algunos de los escenarios ferroviarios más interesantes del país a bordo de

una composición histórica excepcional. Más allá de las locomotoras, los coches y las fotografías obtenidas, lo que realmente quedó fue la experiencia de compartir kilómetros, conversaciones y afición con centenares de personas unidas por una misma pasión: el ferrocarril. 2024 fue un año especialmente intenso para el Tren Azul. Cuatro viajes muy diferentes entre sí, cientos de kilómetros recorridos y una gran cantidad de momentos compartidos entre asociaciones, ferroviarios y aficionados. Una temporada que demuestra, una vez más, que los trenes históricos continúan ocupando un lugar privilegiado dentro de la afición ferroviaria española.



El tren azul cruzando el viaducto metálico de Haro

CONFECCIÓN DE FONDOS DE MAQUETAS CON IMPRESORAS DOMESTICAS

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: JULIO ALBERTO CENDÓN



Fondo de una maqueta en construcción, realizado con el método de impresión explicado en este artículo. La foto es una panorámica de autoría propia

No cabe duda de que los fondos en nuestras maquetas o módulos dan un efecto de realismo, profundidad y continuidad espacial. Existen en el mercado un surtido de estos fondos, pero a veces no encontramos o no se adaptan al entorno que queremos para nuestro modulo o maqueta. Tenemos como solución el encargar la realización a un taller de imprenta pero es una solución que la mayor parte de las veces que se nos va del presupuesto.

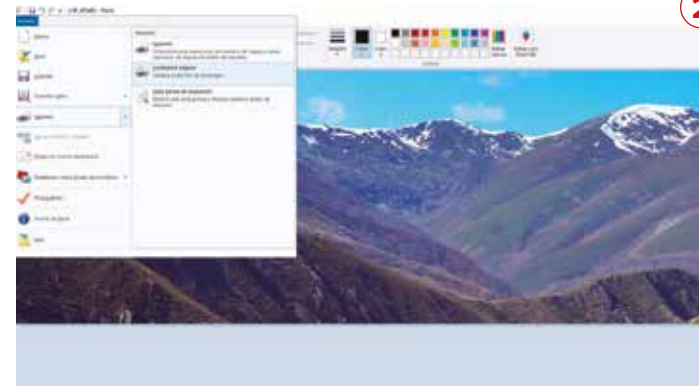
En este artículo voy a detallar como podemos realizar alguno de dichos fondos de una forma efectiva y económica con nuestras impresoras domésticas, si bien la calidad no será tan alta como las impresoras industriales. Dependerá del modelo de impresora, nos pueden servir para nuestro objetivo. Un problema que tenemos con nuestras impresoras es que generalmente, en teoría, solo nos permiten imprimir en tamaño Din A4 con sus medidas de 297x210mm. seguidamente voy a explicar cómo podremos imprimir en otras medidas mucho más grandes si bien uno de los dos parámetros del Din A4 hemos de mantenerlo para poder imprimir.

La base de los fondos que he realizado son fotos usando la aplicación de fotos panorámicas que he realizado con el teléfono móvil reescalándolas y adaptándolas a mis necesidades, iré explicando a través de las fotos como lo he hecho para que sirvan a otros modelistas para confeccionar sus fondos.

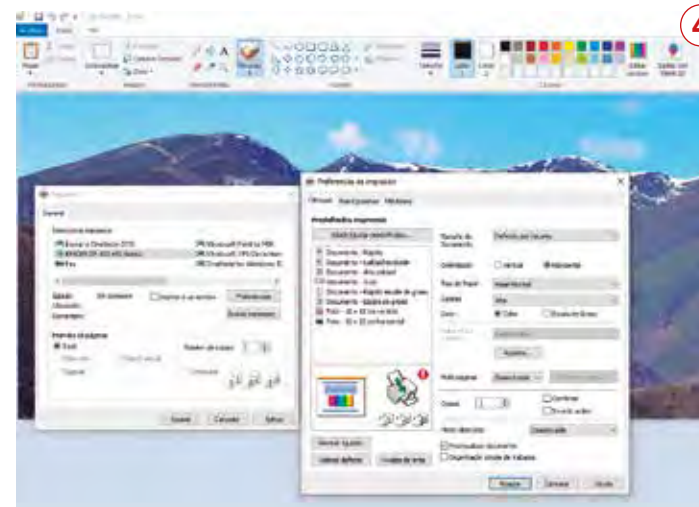
EL fondo que aparece en la foto de apertura es como he dicho anteriormente, una foto panorámica de una zona montañosa de la provincia de León, para ello voy a usar dos programas, uno muy común de ellos es el Paint que viene en todos los Windows y el otro para realizar el primer paso, que es adaptar dicha foto a las medidas que necesito, para ello uso en primer lugar el programa Photoshop.



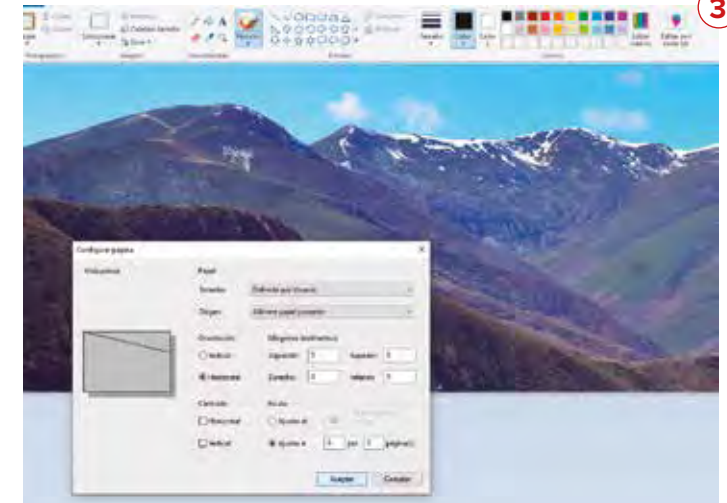
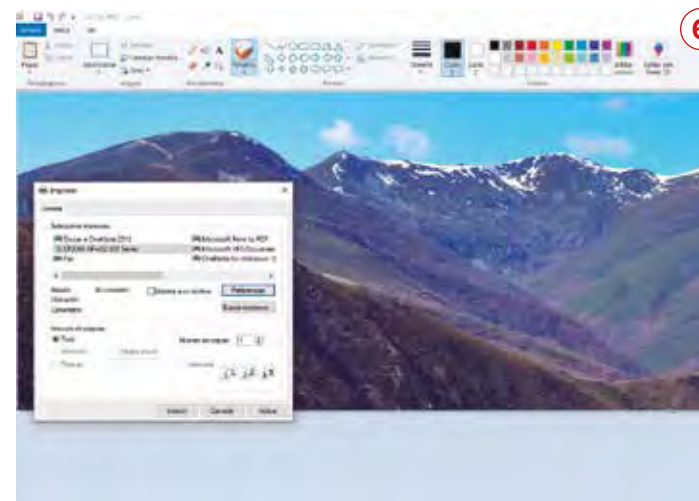
Abro la foto con el programa Photoshop. Si es preciso recorto la foto y procedo a darle el tamaño que necesito, botón izq. pincho en la pestaña de imagen y selecciono tamaño de imagen, ahí le doy las medidas que requiero en este caso 157x38cm y una resolución de 150 PPP. Le doy a OK. Y guardo la foto



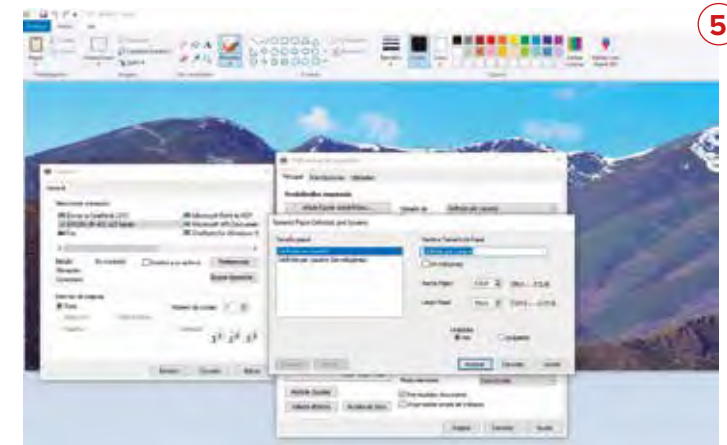
Abro la foto con el Paint. Selecciono archivo, imprimir, configurar página



Selecciono de nuevo archivo, botón izq. Imprimir. Se nos abrirá una nueva ventana con una pestaña que pone general, seleccionamos nuestra impresora y con el botón izq. Pulsamos en preferencias, nueva ventana, en este caso seleccionamos papel normal, calidad alta, revisamos orientación horizontal y muy importante seleccionar previsualizar documentos, este paso es fundamental. En tamaño del documento suele salir por defecto Definido por el usuario, si no es así seleccionar y pinchar con el botón izq

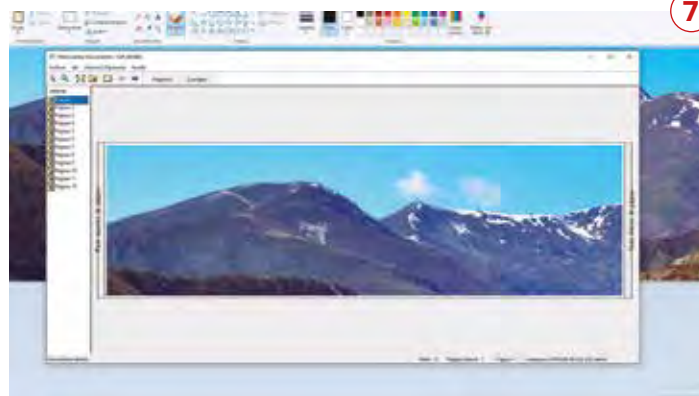


En la ventana de configurar página nos saldrá por defecto el tamaño Din A4 que cambiaremos a Definido por el usuario. Pondremos los márgenes a 0 y la orientación a horizontal. No saldrá por defecto ajustar a: 1 por 1 página, pero seleccionaremos en, ajustar al 100%. Al hacer esto, veremos que en ajustar a: nos cambia al número de páginas que selecciona el programa dependiendo del tamaño de nuestra fotografía. Volvemos a seleccionar Ajustar a: y con el Botón izq. Aceptamos



Se abrirá una nueva ventana. Tamaño de papel definido por el usuario. En este caso el ancho del papel lo dejamos en la medida de Din A4, 210mm por defecto, porque es el ancho que nos admite la impresora. El largo es el que podemos modificar hasta los 1117mm. En mi caso he usado cartulinas de 500x700mm que he cortado a la medida de 210x700mm. Hecho este paso le damos a aceptar, se nos cerrará la ventana y aceptaremos también en la ventana de preferencia de impresión que se cerrará también

Cuando cerremos las ventanas anteriores volveremos a la ventana imprimir. Importante para que funcione lo anterior seleccionar aplicar y pinchar. Se desactivará ese botón y se activará el de imprimir. Pinchamos en el botón de imprimir. Con la impresora activada se nos abrirá el botón de visualización de la impresión en la barra de tareas



Abrimos la visualización de impresión de la barra de tareas y nos sale la ventana de esta foto. En el margen izquierdo nos salen las páginas a imprimir, en este caso 12, pero dependerá de la fotografía que usemos y de la medida del papel o cartulina a imprimir



Si colocamos el puntero sobre cada página a imprimir y damos doble clic con el botón izquierdo veremos la parte de la foto a imprimir para comprobar. Hay algunas páginas como en este caso la página cinco que está en blanco, no tiene parte a imprimir. Pinchamos con el botón derecho y nos sale una pestaña para deseleccionar estas partes que no queremos imprimir. Clic en deseleccionar y esa página no se imprimirá. Será necesario comprobar todas las páginas para deseleccionar las que no queramos su impresión. En el caso del ejemplo salen en blanco 6 páginas, que evidentemente he deseleccionado la impresión



Aceptamos la impresión y previa colocación de nuestro soporte a imprimir, en mi caso cartulina de 210x700mm, la impresora iniciara su trabajo, quedando estos como vemos en la foto.

Finalizamos el trabajo cortando al ras los bordes sin imprimir o dejamos alguno de ellos para solapar las piezas al pegarlos y pegamos las distintas piezas impresas sobre un soporte, procurando que nos queden igualadas, en mi caso he usado MDF de 3mm de soporte, que colocamos como límite de nuestra maqueta, como podemos apreciar en la foto de apertura, que le añadirá profundidad a esta



Vista de otro fondo realizado con este método en una maqueta en construcción.



NOVEDADES EDITORIALES



Viajando en tren no es solo un libro sobre ferrocarriles: es un viaje íntimo por la memoria, la historia y el paisaje humano de un país que se movía al ritmo de las locomotoras. En este primer tomo (1947-1986), José Girón Garrote convierte sus experiencias personales en una crónica minuciosa y emocionante de los viajes ferroviarios de la segunda mitad del siglo XX, cuando el tren era mucho más que un medio de transporte: era escuela, refugio, encuentro y promesa de mundo.

Con una escritura clara, rigurosa y profundamente evocadora, el autor entrelaza recuerdos de infancia, trayectos míticos, estaciones, marquesinas y locomotoras de vapor, diésel y eléctricas, con datos históricos y técnicos de gran precisión. El resultado es una obra híbrida y original: memorias ferroviarias, relato de viajes y ensayo histórico a la vez.

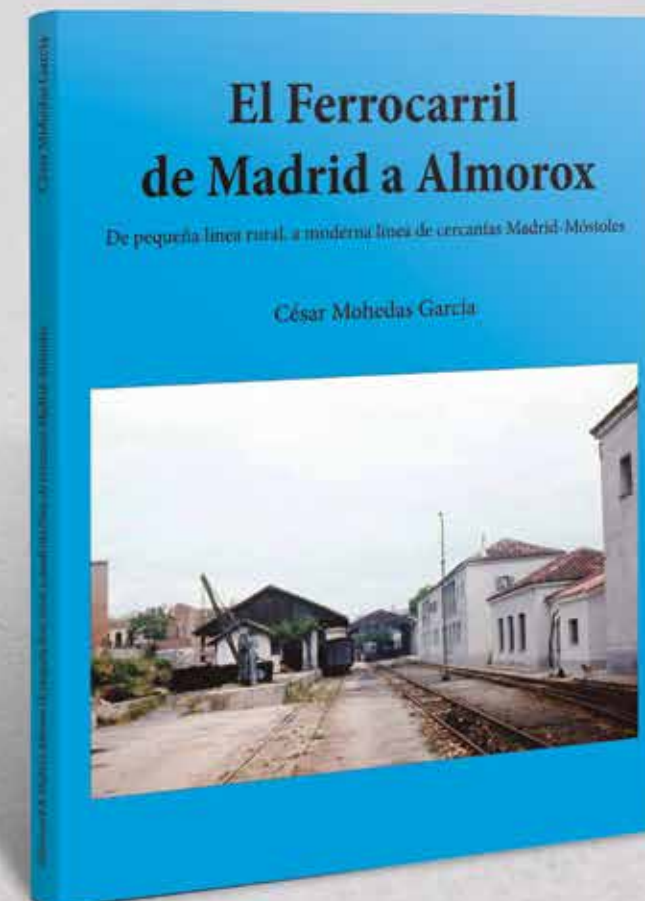
Ilustrado con más de 300 imágenes —fotografías, billetes, mapas y documentos—, Viajando en tren interesará tanto al aficionado al ferrocarril como al lector que busque comprender, desde lo cotidiano, la transformación social y material de la España contemporánea. Un libro para leer despacio, como los grandes viajes, y para recordar por qué el tren sigue siendo una forma privilegiada de mirar el mundo.

234 páginas a color
Medidas 16 x 23 cm
Encuadernación en tapa blanda

sólo por **20€**
gastos de envío 7€

En el interior el autor nos explicará cómo el acervo popular ha llamado a la estación del Madrid a Almorox, Madrid-Goya, pues se construyó en los terrenos de la Quinta del Sordo, residencia del pintor aragonés Francisco de Goya y Lucientes, aunque en toda la documentación consultada siempre se la llamó estación de Madrid a secas. Se encontraba situada cerca del puente de Segovia, paralela a la actual calle de Pablo Casals.

Autor: César Mohedas García



Encuadernación en tapa blanda,

96 páginas.
Medidas 275 mm x 210 mm.

sólo por **20€**
gastos de envío 7€

PRADILLO

Un pequeño ferrocarril cargado de recuerdos

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: REDACCIÓN



Vista general de la maqueta integrada en el mueble construido a medida.

Hay maquetas que nacen de un proyecto cuidadosamente planificado desde el principio y otras que, con el paso de los años, terminan convirtiéndose en algo mucho más importante que una simple instalación ferroviaria. La maqueta de Pradillo pertenece claramente a esta segunda categoría.

UNA MAQUETA PARA TODA UNA VIDA

Ubicada en un piso de la madrileña calle de Pradillo, esta pequeña instalación ferroviaria encierra una historia que va mucho más allá del modelismo. Su origen se remonta a varias décadas atrás, cuando fue encargada por el padre de Juan en la histórica juguetería Chauve de la calle Jorge Juan, uno de aquellos establecimientos que durante años alimentaron la afición ferroviaria de varias generaciones de madrileños.

Con el tiempo, la maqueta ha permanecido ligada a la familia hasta llegar a las manos de Juan, que hoy continúa cuidándola, mejorándola y disfrutándola como una parte inseparable de su propia historia personal.

Y quizá precisamente ahí resida gran parte de su encanto.

Porque desde el primer vistazo resulta evidente que no estamos ante una

maqueta concebida para competir en concursos ni para impresionar mediante grandes dimensiones. Estamos ante una instalación construida para ser contemplada, conservada y disfrutada.

La maqueta se encuentra perfectamente integrada dentro de un mueble realizado a medida, una solución que permite proteger el conjunto cuando no está en funcionamiento y que transforma el ferrocarril en una pieza más de la vivienda, en una cómoda. Al



Maqueta plegada dentro del mueble

abrir las puertas aparece un pequeño mundo ferroviario cuidadosamente preservado, donde cada rincón parece conservar la memoria de muchos años de afición.



Conjunto cerrado



La estación principal concentra buena parte de la actividad ferroviaria del conjunto.

EL CORAZÓN FERROVIARIO DE PRADILLO

La estación principal constituye el auténtico centro neurálgico de toda la instalación. A pesar de sus dimensiones contenidas, la escena transmite una sorprendente sensación de actividad gracias a la cuidada distribución de vías, andenes e instalaciones ferroviarias.

Las composiciones de viajeros ocupan buena parte del protagonismo visual. La estación aparece animada mediante pequeñas escenas cotidianas que aportan vida al conjunto: viajeros esperando la llegada del tren, empleados ferroviarios realizando sus tareas y vehículos que parecen integrarse de manera natural en el entorno urbano.

Uno de los aspectos más atractivos de esta zona es su equilibrio visual. Nada parece excesivo. Nada parece colocado únicamente para rellenar espacio. Cada elemento ocupa un lugar lógico dentro de la composición general.

La pasarela metálica sobre las vías constituye uno de los puntos más llamativos de la estación. Además de aportar verticalidad a la escena, introduce una interesante complejidad visual que ayuda a romper la horizontalidad propia de los andenes.



Pasarela peatonal y andenes cuidadosamente detallados



Señalización y elementos ferroviarios en la salida de estación



Locomotora de vapor junto a las instalaciones de servicio



Edificios auxiliares y zona técnica ferroviaria



Depósito de agua integrado en el paisaje



Composición apareciendo bajo uno de los túneles del recorrido



En los lados de la estructura, en algunas curvas, hay muretes de seguridad, por si descarrila algún tren

EL VALOR DE LOS PEQUEÑOS DETALLES

Si existe una característica que define la maqueta de Pradillo es el extraordinario cuidado puesto en los detalles.

La observación pausada revela continuamente pequeños elementos que podrían pasar desapercibidos en una primera visita. Figuras cuidadosamente colocadas, mobiliario urbano, instalaciones ferroviarias secundarias, depósitos de agua, edificios auxiliares o pequeñas escenas cotidianas aparecen repartidos por toda la maqueta.

Son precisamente esos detalles los que terminan construyendo la personalidad del conjunto.

Especialmente interesante resulta la zona de servicios ferroviarios. Los depósitos, almacenes y construcciones técnicas aportan una importante dimensión operativa a la instalación. Todo parece pensado para que el ferrocarril funcione de manera creíble.

El tratamiento de la vegetación merece también una mención especial. Árboles, arbustos y pequeñas zonas ajardinadas ayudan a suavizar las transiciones entre infraestructura ferroviaria y paisaje, aportando naturalidad a todo el conjunto.

En una maqueta de estas dimensiones resulta especialmente difícil evitar la sensación de saturación visual.

Y sin embargo "Pradillo" lo consigue.

Las escenas respiran.

Existe equilibrio.

Existe orden.

Y existe una notable coherencia estética en todos los rincones de la instalación.



Locomotora de vapor saliendo de uno de los túneles



Viaducto metálico en la zona de monte antes de volver a la estación

UN PAISAJE CONSTRUIDO PARA MIRAR DE CERCA

A diferencia de otras grandes maquetas donde el protagonista recae sobre largos recorridos ferroviarios o complejas explotaciones digitales, Pradillo invita a una observación mucho más pausada. Aquí el placer surge de descubrir pequeños detalles.

De observar una locomotora entrando en estación.

De seguir con la mirada el recorrido de una vía que desaparece bajo una montaña.

De descubrir una figura escondida entre edificios.

De contemplar cómo la iluminación y los distintos elementos escénicos construyen una atmósfera muy particular.

Los túneles aparecen perfectamente integrados dentro del relieve y contribuyen a aumentar la sensación de profundidad. Aunque el espacio disponible es relativamente reducido, la disposición del trazado consigue evitar que el recorrido resulte previsible.

Las composiciones desaparecen temporalmente de la vista para reaparecer más adelante, generando una agradable sensación de continuidad ferroviaria.

También las zonas montañosas están resueltas con gran sensibilidad. Las bocas de túnel, los muros de contención y los pequeños desniveles ayudan a construir un paisaje creíble que sirve de escenario perfecto para la circulación de los trenes.

La maqueta parece concebida para ser observada a corta distancia.

Y cuanto más se observa, más detalles aparecen.

MUCHO MÁS QUE UNA MAQUETA

La vista general del conjunto permite comprender finalmente qué hace especial a Pradillo.



Vista cenital que permite apreciar el diseño completo del trazado



Entrada a la zona de servicio de la estación

No son sus dimensiones.
No es la complejidad del trazado.
No es la sofisticación tecnológica.
Es su historia.

Porque pocas maquetas consiguen transmitir con tanta claridad la sensación de estar contemplando algo que ha acompañado a una familia durante décadas.

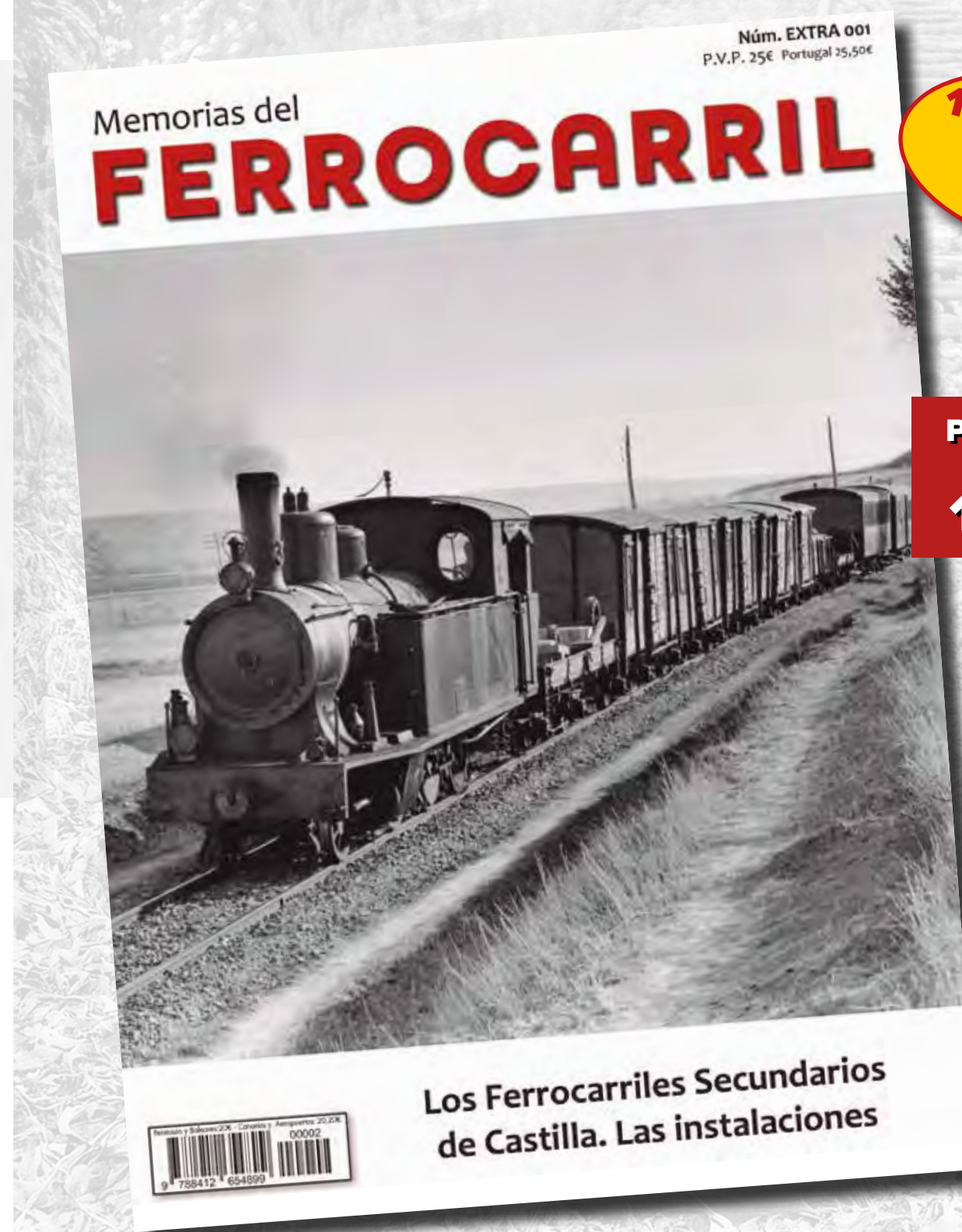
Desde que fue encargada por el padre de Juan en la juguetería Chauve hasta hoy, la maqueta ha sobrevivido al paso del tiempo conservando intacta su capacidad para despertar la imaginación.

Y quizá precisamente por eso resulta tan atractiva.

Porque detrás de cada edificio, de cada locomotora y de cada tramo de vía no sólo hay horas de modelismo ferroviario.

También hay recuerdos.

Y al final, cuando los trenes continúan recorriendo lentamente sus estaciones y túneles, uno tiene la sensación de que esa es la verdadera función de esta maqueta: conservar viva una parte de la historia familiar de quienes la han cuidado durante todos estos años.



Núm. EXTRA 001
P.V.P. 25€ Portugal 25,50€

1^{er} especial
YA en su
kiosco

Primer número
EXTRA
132 páginas

25€
gastos de envío 7€

Los Ferrocarriles Secundarios
de Castilla. Las instalaciones

Descubra una de las redes ferroviarias más fascinantes y menos conocidas de nuestro país en este número extraordinario de Memorias del Ferrocarril. Dedicado íntegramente a los Ferrocarriles Secundarios de Castilla, este volumen de más de 130 páginas analiza en profundidad sus instalaciones, estaciones, depósitos, material móvil y evolución histórica desde finales del siglo XIX hasta su desaparición. El investigador Pedro Pintado Quintana reúne una documentación excepcional, ilustrada con planos, esquemas, fotografías his-

tóricas inéditas y detallados dibujos técnicos realizados expresamente para esta obra. Un trabajo imprescindible para historiadores, aficionados al ferrocarril, modelistas y amantes del patrimonio industrial español. Una edición de colección que rescata la memoria de una red ferroviaria fundamental para comprender la historia del transporte en Castilla.

Consiga su ejemplar antes de que se agote y añada a su biblioteca una obra imprescindible para los amantes de la historia ferroviaria.

PEDIDOS: 910 829 283 • pedidos@maquetren.net • www.maquetren.net

PRÓXIMA ESTACIÓN: LOS PEÑASCALES (I)

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: REDACCIÓN



Vista general de la maqueta instalada en la planta baja de la vivienda de Antonio, con la gran estación principal dominando el conjunto.

En la planta baja de una vivienda de Los Peñascales, Antonio ha construido mucho más que una maqueta ferroviaria: ha creado un gran viaje en miniatura. Montañas alpinas, estaciones centroeuropeas, largos puentes metálicos y trenes en circulación continua dan forma a un trazado pensado para contemplar el ferrocarril en movimiento. Un proyecto personal y ambicioso donde paisaje, infraestructura y pasión ferroviaria avanzan siempre en la misma dirección.

EL IMPACTO DEL GRAN RECORRIDO

Hay maquetas que buscan impresionar mediante la acumulación de vías, enormes estaciones o interminables colecciones de material rodante. Son instalaciones concebidas muchas veces como demostraciones técnicas donde la espectacularidad inmediata parece convertirse en el objetivo principal. Y luego existen otras maquetas que, sin renunciar a la complejidad ni a la ambición, persiguen algo muy distinto: construir un mundo ferroviario completo.

La maqueta de Antonio, instalada en la planta baja de su vivienda de Los Peñascales, pertenece claramente a esta segunda categoría.

Desde el primer momento se percibe que aquí no se ha intentado reproducir literalmente una línea ferroviaria concreta ni una localización perfectamente identificable. Tampoco existe una obsesión estricta por fijar una época determinada. La instalación funciona más bien como una gran evocación del ferrocarril centroeuropeo contemporáneo, donde lo importante no es la exactitud documental absoluta, sino la capacidad de transmitir una sensación de viaje continuo.

Y precisamente ahí reside una de las grandes virtudes del proyecto.

La maqueta no se contempla como un circuito cerrado. Se percibe como un recorrido ferroviario real.



Playa de vías y andenes de la estación principal, con intenso tráfico ferroviario de viajeros y mercancías.

El tren aparece y desaparece constantemente entre túneles, estaciones y viaductos, generando la impresión de que las composiciones continúan viajando mucho más allá de los límites físicos del espacio disponible. La distribución perimetral del trazado multiplica enormemente esa sensación de distancia.

Pero el verdadero secreto del conjunto está en el paisaje.

Antonio ha entendido perfectamente algo fundamental en modelismo ferroviario: para que el movimiento del tren resulte convincente, el territorio por el que circula debe parecer auténtico.

Y aquí el territorio tiene un protagonismo absoluto.

Grandes masas montañosas, profundos barrancos, desniveles muy acusados y largos viaductos metálicos convierten el recorrido en una auténtica línea ferroviaria alpina en miniatura. El tren parece luchar constantemente con la geografía, exactamente igual que sucede en muchas líneas europeas de montaña.

La primera visión general de la maqueta produce además una sensación

muy particular: la de estar observando un mundo ferroviario vivo y en funcionamiento permanente. No parece una sucesión de escenas aisladas, sino un territorio continuo donde todo mantiene una lógica visual coherente.

Y eso resulta extraordinariamente difícil de conseguir.

La sensación de profundidad no depende únicamente de los fondos mon-

tañosos o de las diferencias de nivel. Antonio utiliza además con enorme inteligencia la propia geometría del trazado para dirigir constantemente la mirada del espectador. Las curvas amplias, las diagonales largas y los cambios de plano hacen que el tren nunca se muestre completamente de manera inmediata. Muchas veces la composición aparece sólo parcial-



Composición de viajeros atravesando la zona urbana junto a los edificios de control ferroviario.



Tren de viajeros entrando en la estación principal entre señales y estructuras metálicas.

turas metálicas antes de revelarse por completo unos segundos después. Ese pequeño juego visual aporta muchísimo dinamismo al recorrido y evita que la maqueta pueda “leerse” de un solo vistazo.

También resulta especialmente acertada la manera en que determinadas escenas parecen abrirse de repente sobre el paisaje. Tras atravesar zonas muy cerradas entre túneles y montaña, el tren emerge sobre grandes viaductos donde el horizonte se amplía visualmente y el paisaje alpino adquiere toda su dimensión. Ese contraste entre espacios comprimidos y panorámicas abiertas genera una sensación de viaje muy auténtica, muy propia de muchas líneas ferroviarias de montaña europeas donde el trazado alterna constantemente entre pasos excavados en roca y espectaculares vistas sobre el valle.

ZONA DE SERVICIOS

Otro de los aspectos que más contribuyen a la sensación de realismo de la estación principal es el cuidado puesto en las pequeñas escenas humanas repartidas por andenes y zonas de servicio. Las figuritas no aparecen colocadas de manera arbitraria, sino integradas dentro de situaciones muy reconocibles: viajeros esperando junto a las

marquesinas, empleados ferroviarios revisando composiciones, operarios trabajando cerca de las vías o pequeños grupos conversando en las inmediaciones de la estación. Son detalles discretos, pero fundamentales para transmitir la impresión de encontrarnos ante un espacio ferroviario vivo y en funcionamiento permanente.

Especialmente interesante resulta también la zona de servicios ferroviarios situada junto a la playa de vías. Depósitos, edificios técnicos, pequeñas instalaciones auxiliares y vías de apartado ayudan a reforzar enormemente la lógica operativa del conjunto. Todo parece responder a una función concreta dentro del funcionamiento diario de la estación. Esa atención al detalle técnico aporta muchísima credibilidad a la maqueta y evita que la infraestructura ferroviaria se perciba únicamente como un decorado para la circulación de trenes.



Perspectiva general del entorno ferroviario con varias composiciones estacionadas.



Semáforos sincronizados digitales



Operarios trabajando junto a la vía en una escena de mantenimiento ferroviario.

LA GRAN ESTACIÓN CENTRAL

El auténtico corazón operativo de la maqueta es la gran estación principal situada en la parte baja del recorrido. La amplitud de la playa de vías, la presencia de múltiples andenes y el constante movimiento de composiciones convierten esta zona en el centro neurálgico de toda la instalación.

La estación transmite inmediatamente una notable sensación de escala. Los edificios, marquesinas y andenes están proporcionados de forma muy equilibrada, permitiendo que las composiciones largas respiren visualmente y no aparezcan comprimidas. Todo posee amplitud.

Las escenas ferroviarias funcionan especialmente bien gracias a la constante actividad visual. Mientras una composición de viajeros permanece detenida junto al andén principal, otras locomotoras atraviesan la playa de vías o se preparan para abandonar



Escena urbana junto a la estación con edificios de inspiración centroeuropea.

la estación en dirección a las zonas montañosas del recorrido.

Uno de los mayores aciertos es el equilibrio entre ciudad e infraestructura ferroviaria. La zona urbana existe, pero nunca invade el protagonismo del tren. Los edificios acompañan al trazado sin eclipsarlo.

La inspiración centroeuropea aparece constantemente en la arquitectura

de la estación y de las construcciones circundantes. El conjunto recuerda inevitablemente a muchas estaciones alpinas alemanas, austríacas o suizas donde el ferrocarril se integra completamente dentro del paisaje urbano.

Las escenas de andén están además muy cuidadas. Viajeros esperando, pequeños grupos conversando, vehículos aparcados y discretos detalles ferroviarios ayudan a humanizar el



Vista panorámica de la gran estación principal y su extensa playa de vías.



Zona de acceso ferroviario y estacionamiento urbano junto a la estación.

conjunto sin caer nunca en la saturación visual.

Especialmente interesante resulta la sensación de “ferrocarril vivo” que transmite toda esta zona. La estación no parece simplemente un decorado para colocar trenes. Parece funcionar realmente.

Y eso marca una enorme diferencia.

Porque muchas veces el verdadero realismo de una maqueta no depende únicamente del nivel de detalle, sino de la capacidad para transmitir actividad ferroviaria creíble.

Aquí esa sensación está muy conseguida.

La estación principal no sólo organiza la circulación ferroviaria de la maqueta; también actúa como auténtico centro urbano de todo el recorrido. A su alrededor, Antonio ha construido un entorno muy coherente donde calles, edificios y pequeñas zonas comerciales parecen desarrollarse de manera



Plazoleta con un bar

natural alrededor del ferrocarril. La transición entre espacio ferroviario y espacio urbano está muy conseguida. No existe una separación brusca entre ambos mundos, sino una integración progresiva que recuerda a muchas ciudades centroeuropeas donde la estación constituye el verdadero corazón de la vida cotidiana.



Escena urbana y comercial integrada junto al entorno ferroviario principal.



Detalle del edificio principal de estación y su aparcamiento frontal.



Hotel y construcciones urbanas junto a la zona ferroviaria principal.



Escena callejera con vehículos y personajes en el entorno urbano de la maqueta.



Vista general de la zona urbana alpina integrada en el trazado ferroviario.

Los alrededores de la estación destacan además por la variedad de escenas y pequeños detalles repartidos por toda la zona. Aparcamientos, accesos viarios, hoteles, edificios residenciales y áreas peatonales ayudan a generar una notable sensación de actividad sin caer nunca en el exceso decorativo. Incluso en las escenas más amplias, la mirada siempre encuentra pequeños elementos que aportan vida al conjunto: un coche detenido frente a la estación, viajeros cruzando la plaza o vehículos de servicio circulando junto a las vías. Todo contribuye a reforzar la impresión de encontrarnos ante una ciudad que vive alrededor del tren.

A medida que el recorrido abandona la gran estación principal, la maqueta comienza a mostrar una de sus facetas más atractivas: la integración entre arquitectura alpina y paisaje ferroviario.

Toda la estética del conjunto remite claramente al imaginario centroeuropeo. Hoteles de montaña, pequeñas iglesias, chalets alpinos y edificios urbanos de inspiración germánica construyen una identidad visual muy coherente.

Lo interesante es que Antonio evita constantemente el exceso decorativo. Los edificios nunca parecen colocados simplemente para rellenar espa-

cio. Cada construcción ocupa un lugar lógico dentro del paisaje.

Las calles y zonas urbanas transmiten además una notable sensación de naturalidad. No existe rigidez geométrica ni acumulación excesiva de elementos. Vehículos, plazas y pequeñas escenas cotidianas ayudan a construir un entorno ferroviario muy creíble.

Especialmente llamativas resultan las zonas donde pequeñas construcciones rurales aparecen literalmente in-



Vista aérea parcial del trazado ferroviario entre vegetación y catenarias.



Iglesia y edificios centroeuropeos junto a la línea electrificada.



Tren de mercancías atravesando un paso elevado entre zonas montañosas.



Entrada y salida al túnel que da acceso a la zona de montaña.

crustadas en las laderas montañosas. Estas escenas aportan muchísima profundidad visual y refuerzan enormemente la atmósfera alpina del recorrido.

La iluminación interior de algunos edificios añade además una importante carga emocional al conjunto. En determinadas perspectivas, especialmente cuando las luces cálidas comienzan a destacar sobre el paisaje montañoso, la maqueta adquiere un ambiente extraordinariamente cinematográfico.

Parece un pequeño mundo suspendido entre realidad y ficción.

Y quizá precisamente por eso resulta tan absorbente.

El espectador no contempla únicamente trenes circulando. Contempla un territorio completo donde el ferrocarril estructura ciudades, conecta pueblos y atraviesa montañas.

Continuará...

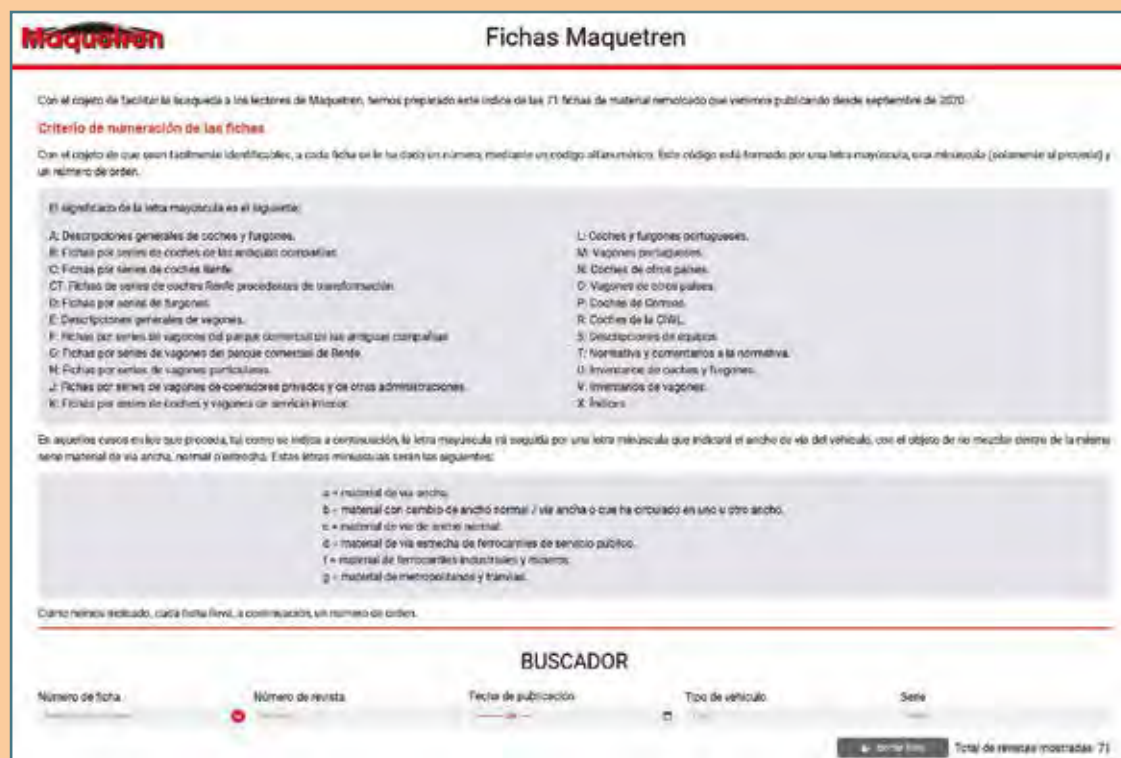


Paisaje alpino con pequeñas construcciones rurales y túneles ferroviarios.

Pendrive de fichas Maquetren

sólo por
25€

Disfrute de todas las fichas de material remolcado de viajeros y mercancías publicadas en la revista. Con un par de clics, podrá seleccionar y visualizar la ficha que está buscando. Además, dispone de un potente y sencillo buscador de fichas dividido por categorías, donde podrá encontrar fácilmente cualquier contenido publicado.



PEDIDOS: pedidos@maquetren.net • www.maquetren.net • Tel: 910 829 283

Archivo de Maquetren en Pendrive

Archivo
completo hasta
el número
386

Disfrute de todos los números de su revista favorita. Con un par de clics podrá seleccionar y ver la revista que está buscando.

Además dispone de un potente y sencillo buscador de artículos, dividido por categorías, donde podrá encontrar fácilmente cualquier contenido publicado a lo largo de estos últimos 34 años.



Presentado en un elegante estuche de madera diseñado especialmente para la ocasión

Ampliación
números 340 a 386 **25€**
gastos de envío 7€

Archivo completo
números 1 a 386 **75€**
gastos de envío 7€



PEDIDOS: pedidos@maquetren.net • www.maquetren.net • Tel: 910 829 283

Nuevos lanzamientos editoriales



TAPA DURA con
sobrecubierta, 224 páginas.
Medidas 294 mm x 240 mm.

Este libro recoge un valioso reportaje fotográfico del viaje en busca de trenes remolcados por locomotoras de vapor que John Marsh realizó en 1969. Durante dos semanas exploró parte del territorio de España y Portugal, en una época en la que el vapor se encontraba en plena retirada.

Un extraordinario testimonio de una época pasada repleta de momentos únicos, con sus propias joyas ferroviarias, y que los aficionados al tren sin duda disfrutarán.

sólo por **40€**
gastos de envío 7€

La fábrica de CAF en Zaragoza es, en la actualidad, uno de los principales centros industriales de Aragón. En ella se construyen trenes, metros y tranvías con destino a los cinco continentes.

La firma establecida por Gustave Carde y Nicolás Escoriaza pronto se convirtió en el líder en la construcción de material móvil para transportes urbanos, con el carrozado de tranvías, metros, trolebuses y autobuses. Además, también suministró coches de viajeros a las principales concesionarias ferroviarias del país, hasta su integración en Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, CAF, en 1971.

304 páginas en color
Más de 400 imágenes
Medidas 294x240mm.



Encuadernación en tapa dura

sólo por **45€**
gastos de envío 7€

PEDIDOS: pedidos@maquetren.net • www.maquetren.net • Tel: 910 829 283

DÍA DE LOS MUSEOS EN AZPEITIA

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS: ARITZ MILLA MURGOITIO

El pasado domingo 17 de mayo se celebró el Día Internacional de los Museos en el Museo Vasco del Ferrocarril de Euskotren, situado en Azpeitia, Guipúzcoa. El horario de apertura fue el habitual de los domingos, de 10:30 a 14:00, donde los visitantes pudieron disfrutar de la exposición permanente de material motor y remolcado en las antiguas cocheras del Urola y encabezados por las locomotoras "Alsthom 1004" (diésel), "Zugastietia" (vapor 0-3-0), y "Euzkadi" (vapor 1-3-0), respectivamente.

Para las circulaciones se fletaron 3 trenes de viajeros a las 11:00, 12:00 y 13:00 horas, formados por dos coches de balconillos originales del Ferrocarril del Urola y encabezados por las locomotoras "Alsthom 1004" (diésel), "Zugastietia" (vapor 0-3-0), y "Euzkadi" (vapor 1-3-0), respectivamente.



LOS VIAJES DEL TREN AZUL
PRIMAVERA 2026

Información y Reservas
www.trenazul.es

Tren	Fecha
Tren del Tambor	4 ABR.
Rápido a Logroño	9 MAY.
Tren de la Concha	13 JUN.
Tren del Vino	11 JUL.

trenes turísticos

EL CANFRANERO

ZARAGOZA-DELICIAS
CANFRANC

Fechas de Circulación 2026

28/03	25/07
29/04	26/09
30/05	31/10
27/06	28/11

www.trenazul.es trenes turísticos

Maquetren

Si tu afición es el maquetismo ferroviario y te gustaría mostrar al mundo tu maqueta, o compartir tus conocimientos, contacta con nosotros.

Escribenos a
redaccion@maquetren.net
y nos pondremos en contacto contigo

Publicidad

desde **60 €**

ANÚNCIATE CON NOSOTROS
Damos a conocer tu marca, producto o servicio con **GRAN IMPACTO**.

Elige tu espacio aquí:
publicidad@maquetren.net

Maquetren

CAPUA Hobby'S

Trenes eléctricos y accesorios
Radio Control
Raf y Fantasía

juguetecas

C/ MARQUÉS DE CASA VALDES, 53
33202 GIJÓN (ASTURIAS)
TELÉFONO: 98 533 95 89
<http://www.capuahobby.es>
info@capuahobby.es

JC TREN

Modelismo Ferroviario
Especialidad Märklin H0

Piezas descatalogadas y de colección
Material rodante * Kits y artículos para decoración * Repuestos y Herramientas * Taller para reparación y digitalización

www.jctren.com
e-mail: informacion@jctren.com

Envíos Nacionales e Internacionales por correo a agencia
Teléfonos: 91.684.00.37 - 606.062.070
Visítanos en los mercadillos de Atocha y Delicias

Suscríbase YA a Maquetren

y llévase de **REGALO** uno de estos vagones:

VAGÓN ENVEJECIDO ESCALA N



VAGÓN ESCALA H0



Todo son **Ventajas** por suscribirse:

- Recibirá totalmente **Gratis** uno de estos vagones.
- Recibirá la revista puntualmente cada mes en su propia casa.
- Ahorro importante: más de 25€ al año.

Gracias por la confianza depositada en Maquetren.

Promoción sujeta a stock. En caso de no haber unidades del modelo solicitado, éste será reemplazado por otro de similares características y escala. También puede elegir de regalo un Descuento de 25€, ver opciones en cupón.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

☐ **Sí**, deseo suscribirme a: **MAQUETREN**

Soy antiguo suscriptor ☐ Sí ☐ No

Nombre

Apellidos.....

NIF/CIF: (obligatorio para Canarias)

Domicilio.....

Localidad.....

Provincia C.P.

Teléfono.....E-mail

Deseo recibir la revista a partir del nº:

☐ Suscripción x 12 números: 131€ (Con vagón escala H0)

☐ Suscripción x 12 números: 128€ (Con vagón escala N)

☐ Suscripción x 12 números: 105€ (Sin vagón). **Ahorro 25€**

☐ 12 números en Edición Digital: 59€

☐ 12 números en Edición Digital + vagón Escala H0: 92€

☐ 12 números en Edición Digital + vagón Escala N: 88€

☐ 12 números en Edición Digital + papel: 126€

☐ 12 números en Edición Digital + papel + vagón Escala H0: 155€

☐ 12 números en Edición Digital + papel + vagón Escala N: 150€

Recorte o fotocopie este cupón con sus datos y envíelo por correo postal a:
Abomey Maquetren, S. L. • Apdo. de Correos 66 - 28290 Las Rozas, Madrid

O por mail a : suscripciones@maquetren.net

También puede suscribirse por internet en:

<https://maquetren.net/suscripciones>

FORMAS DE PAGO PARA ESPAÑA

☐ Domiciliación bancaria

Banco:.....

Nº de cuenta ES.....

Para pagos con tarjeta, puede suscribirse de forma segura y rápida desde nuestra página web.

FORMAS DE PAGO PARA PORTUGAL

☐ Suscripción de 12 números con regalo vagón H0: 144€

☐ Suscripción de 12 números con regalo vagón N: 141€

☐ Suscripción de 12 números sin regalo: 120€



FORMAS DE PAGO PARA EXTRANJERO

☐ Suscripción de 12 números Europa: 181€/Resto del mundo 201€
(Con vagón Escala H0. Descuento y gastos de envío incluidos)

☐ Suscripción de 12 números Europa: 178€/Resto del mundo 198€
(Con vagón Escala N. Descuento y gastos de envío incluidos)

☐ Suscripción de 12 números Europa: 151€/Resto del mundo 171€
(Sin vagón. Descuento y gastos de envío incluidos)

☐ 12 números en Edición Digital: 59€

NUEVOS VAGONES EXCLUSIVOS A ESCALA H0

Electrotren



Vagón foudre "Francisco Botas y Cía".
Época III - RENFE (ref.: HES6087)
Vagón Suscriptor Maquetren 2025



Vagón foudre "RENÉ PETIT"
Época III - RENFE (ref.: HES6088)
Vagón Exclusivo Maquetren
P.V.P.: 34€

¡Disponible en www.maquetren.net!



Vagón cerrado J2 con inscripción especial de vagón herramienta.
Época IV - RENFE (ref.: HES6103)
Vagón Suscriptor Maquetren 2026

AVISO SUSCRIPTORES MAQUETREN

Los vagones suscriptor serán enviados durante las primeras semanas de junio.

Si desea adquirir también el vagón foudre "RENÉ PETIT", por favor, comuníquelo a la dirección de correo electrónico pedidos@maquetren.net.

Los datos recogidos en este cupón son confidenciales. De conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de Protección de Datos de Carácter Personal, consento la inclusión de mis datos en un fichero del que es titular Abomey Maquetren, S. L. y que los mismos sean utilizados con la finalidad del fichero la gestión de carácter comercial y el envío de comunicaciones comerciales sobre nuestros productos y servicios. Asimismo, declaro estar informado sobre los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición que podré ejercitar mediante un escrito a **Abomey Maquetren, S. L. - 28080 Madrid**

Las suscripciones serán renovadas automáticamente salvo que el suscriptor indique lo contrario. En caso de cobro indebido, se reembolsará el importe del mismo una vez devuelto el regalo de la suscripción (si ha optado por él)

ENCICLOPEDIA DE LA HISTORIA DE LA TRACCIÓN VAPOR EN ESPAÑA

Gran enciclopedia de siete tomos que recogen la historia de la tracción vapor en España por compañías, épocas y períodos. Formato: 21 x 29,7cm, tapa dura con sobrecubierta a color.

Agotados Tomos II, III y IV

Nuevo lanzamiento editorial

TOMO I. LOCOMOTORAS DE M.Z.A.

Autores: Fernando Fernández Sanz, Gustavo Reder y Pedro Pintado.

335 páginas

Tras el éxito de la primera edición hace 35 años, se presenta esta **segunda edición ampliada** y con más de 450 fotografías. Descubra todo sobre las locomotoras de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), así como la importancia que tuvo su creación. - **P.V.P.: 50€**



TOMO III. LOCOMOTORAS DE ANDALUCES.

Autor: Fernando Fernández Sanz

256 páginas

En este libro se recogen los intentos de construir líneas férreas en Andalucía y las sucesivas incorporaciones de otros ferrocarriles. La obra dedica especial atención a la descripción de su parque de locomotoras. - **P.V.P.: 30€**



TOMO V. LOCOMOTORAS DE OTRAS COMPAÑÍAS DE VÍA ANCHA.

Autor: Fernando F. Sanz y Gustavo Reder

- 264 páginas

Este libro recoge la historia y evolución de 32 ferrocarriles de ancho de 1,672 metros que se mantuvieron en distinto grado de independencia, algunos ya integrados en el Estado, hasta la creación de la Renfe. - **P.V.P.: 30€**



TOMO VI. 1936 - 1941.

Autor: Fernando F. Sanz y Gustavo Reder

- 224 págs.

Este libro trata las actividades que todavía desarrollaron las compañías cuyo control había tomado el Estado. Ese periodo tuvo un importante interés informativo sobre aspectos de la tracción vapor, se pusieron en servicio o se contrataron, dos series de locomotoras, las 1800 de MZA y las míticas Santa Fe, encargada por la compañía del Norte. - **P.V.P.: 30€**



TOMO VII. PARTES I y II. VAPOR EN LA RENFE

Parte I. Primer periodo (1941-1949).

Autores: Fernando F. Sanz, y Gustavo Reder.

P.V.P.: 40€

Parte II. Segundo periodo (1950-1975).

Autores: Fernando F. Sanz, Gustavo Reder y Pedro Pintado

P.V.P.: 30€



LOS TRANVÍAS Y TROLEBUSES DE GALICIA

Autor: Joan Alberich González.

P.V.P.: 50€ OFERTA: 40€



DEL FERROCARRIL COMPOSTELANO A LA ALTA VELOCIDAD

Autor: Carlos Abellán Ruiz.

P.V.P.: 40€ OFERTA: 30€



HISTORIA GRÁFICA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA

TOMO IV: DE 1939 A 1949

P.V.P.: 45€ OFERTA: 30€



100 Años del Gran Metropolitano de Barcelona (1921-2024)

Joan Alberich Ramón Lascorz

P.V.P.: 30€



VAPOR EN ESPAÑA: 1962

Autor: Harald Navé

P.V.P.: 30€ OFERTA: 25€



DE LEÓN A GIJÓN EN 342 IMÁGENES

Autor: Julio Alberto Cendón.

P.V.P.: 30€ OFERTA: 25€

ALCO / ANTOLOGÍA SOBRE RAÍLES

Autor: Manuel Galán Eruste. 364 páginas. Formato: 30 x 24 cm. Las locomotoras fabricadas por la American Locomotive Company siempre han cautivado a los entusiastas del ferrocarril. Muchas y diversas locomotoras salieron de sus factorías, tanto en tracción a vapor, como diésel. Su fama alcanzó nivel mundial y prueba de ello es que sus locomotoras han circulado por países de los cinco continentes, siendo España y Portugal algunos de ellos. En esta obra se describe la historia de las locomotoras que Alco y sus subsidiarias fabricaron para los ferrocarriles ibéricos. - **P.V.P.: 50€ OFERTA: 30€**



El Ferrocarril del Semeldón

La compañía forestal asturiana en los montes de Ponga

Autor: Ángel Mato Díaz

P.V.P.: 15€ OFERTA: 5€



El funicular de Artxanda, 1915-2015

Artxandako funikularra, 1915-2015

Autores: Juanjo Olaizola Elordi y Joseba Barrio Ezkerra

- 158 página. P.V.P.: 30€ OFERTA: 20€



100 AÑOS DE CAF. Un siglo al servicio del ferrocarril 1917-2017

Autor: Juan José Olaizola

- P.V.P.: 50€



Fueron dos de los primeros empresarios del sector ferroviario de nuestro país fabricando coches de viajeros y vagones de mercancías.

Herederos de Ramón Múgica

Fábrica de vagones San Sebastián-Irún

Autor: Juanjo Olaizola Elordi

P.V.P.: 30€



Mariano del Corral

Fábrica de coches y vagones Bilbao-Amurrio

Autores: Juanjo Olaizola Elordi,

Mariano del Corral y Oskar Ramos

Moreno - P.V.P.: 30€



Hitos del vapor. La evolución de la locomotora de vapor.

Autor: Ángel Maestro.

P.V.P.: 10€



La Tracción a 1.500 Voltios en RENFE

Autor: Jaume Roca i Llauró

En sus 208 páginas, se repasa su historia y servicios, no profundamente, sino como conjunto, y ello nos permite realizar un viaje a través del tiempo bajo el prisma de los aficionados al ferrocarril y al material motor.

P.V.P.: 30€



Los coches perdidos de RENFE.

Tomo I

Autor: Carlos Baranguá.

- P.V.P.: 30€



Los coches olvidados del oeste

Autor: Carlos Baranguá.

P.V.P.: 20€



El Ferrocarril de Santander a Bilbao

Autor: Juanjo Olaizola Elordi.

P.V.P.: 30€



La modernización del ferrocarril español en los últimos treinta años (1992-2022)

Coordinador: Pedro Pintado.

Varios autores.

P.V.P.: 40€ OFERTA: 30€



Vacaciones ferroviarias en España

Autor: D. Trevor Rowe

- P.V.P.: 40€

SERIE 444 RENFE

Características de los modelos:

- Pantógrafos metálicos
- Chasis metálico en coche motor
- Testeros con puertas de intercomunicación
- Motor de cinco polos
- Enganche Scharfenberg funcional en frontales
- Iluminación interior e iluminación en cabina
- Conector NEM660 21-pin MTC para decoder digital
- Interior detallado
- Luces blancas y rojas direccionales
- Radio de giro mínimo R1 356 mm

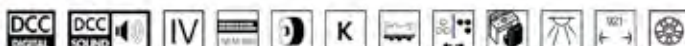
HE2020/D/S



RENFE, automotor eléctrico serie 444, unidad 444-004, decoración rojo/amarillo



HE2021/D/S



RENFE, automotor eléctrico serie 444.5, unidad 444-503, decoración "Estrella"



HE2022/D/S



RENFE, automotor eléctrico serie 444, unidad 444-011, decoración azul/blanca

