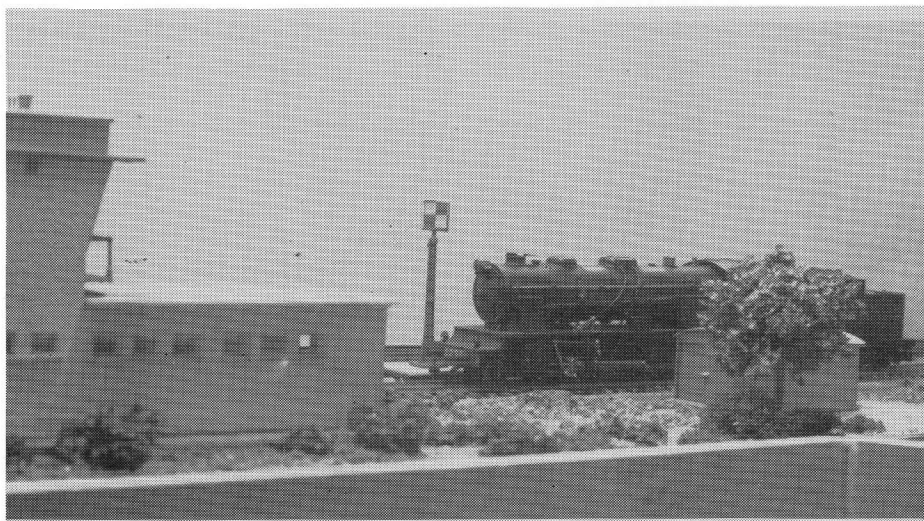


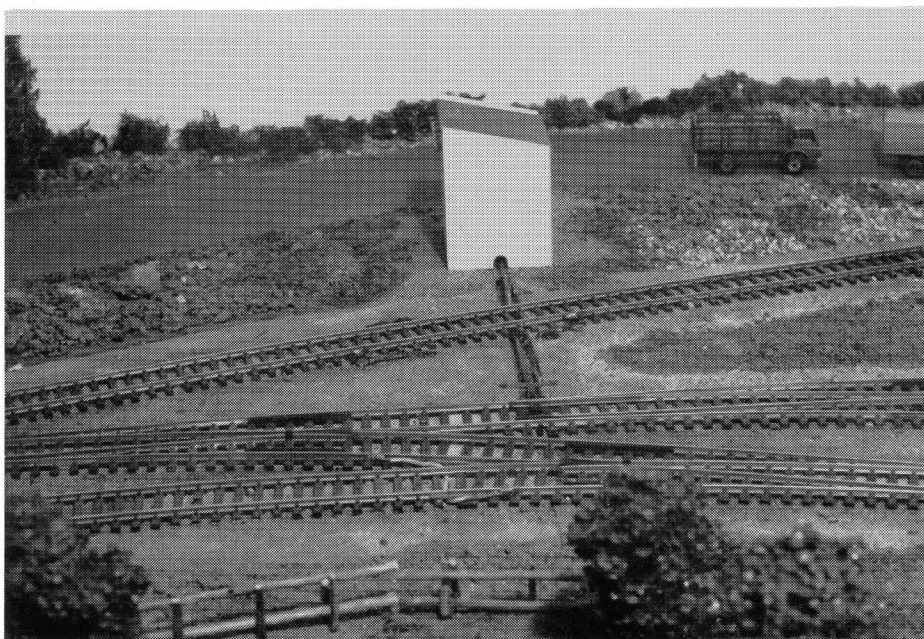
UNA SUS Y SU

Joaquim GILI



He aquí una locomotora al pie de una señal absoluta en el momento de ser abierta. En tanto se busca una solución mejor que se adapte a las características de la instalación se han adoptado las señales de disco. El edificio de la izquierda

forma parte del puesto de mando de las agujas de Et. A la derecha un barracón de VyO.

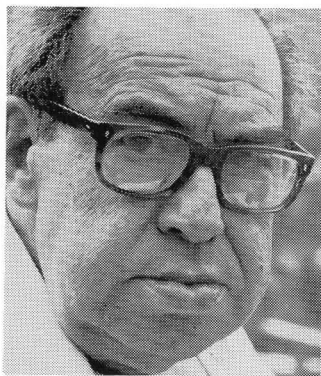


Hasta ahora podríamos decir que sólo hemos teorizado, pero lo dicho,⁽¹⁾ a fin de cuentas, hay que materializarlo de un modo u otro en una maqueta. Ciertamente, una misma instalación puede adaptarse a varias premisas y a otras explotaciones, siempre que no nos apartemos mucho de lo establecido. Queremos decir, por ejemplo, que si en lugar de tres líneas como hemos considerado nosotros, se supone una sola, manteniendo más o menos las mismas condiciones geográficas y demográficas, la maqueta no tiene por que ser distinta. Ahora bien, en el momento que incluyamos algún elemento determinante muy característico se tendrá que recurrir a otro modelo, ya que, a lo mejor, se requerirán instalaciones especiales que no figuraran en nuestro caso, tales como podrían ser una terminal de contenedores o una instalación para el trasvase de minerales, etc. Nuestra instalación, desde luego, a pesar de lo que acabamos de decir, no es genérica, como no lo es ninguna, a menos que no se trate de las que ofrecen los catálogos comerciales, cuyo interés ferroviario es muy discutible. Cada caso es cada caso y, por lo mismo, no se puede decir esto debe ser así o de este modo. Al describir nuestra instalación no hacemos más que

(1) Véase en volúmenes VI y VIII de «cuadernos de modelismo Ferroviario».

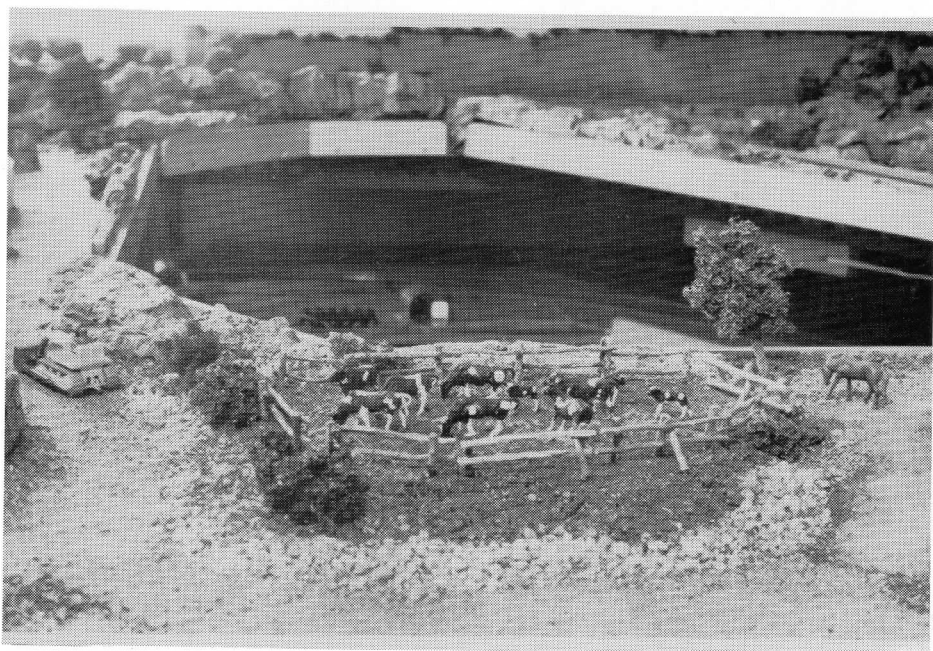
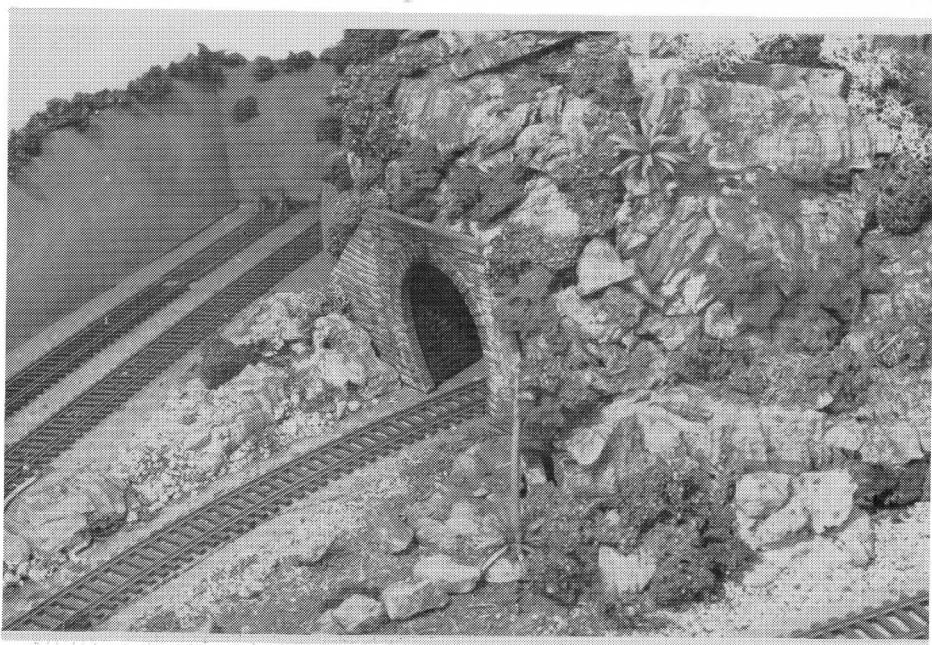
Los muros de contención de tierras así como determinados edificios situados al lado de las vías (casillas, estaciones transformadoras, almacenes, etc.) se pueden aprovechar para ocultar las bobinas de los desvíos, evitando su montaje por debajo, operación indiscutiblemente siempre más engorrosa.

EXPLOTACION FUNDAMENTOS REALIZACION (III)



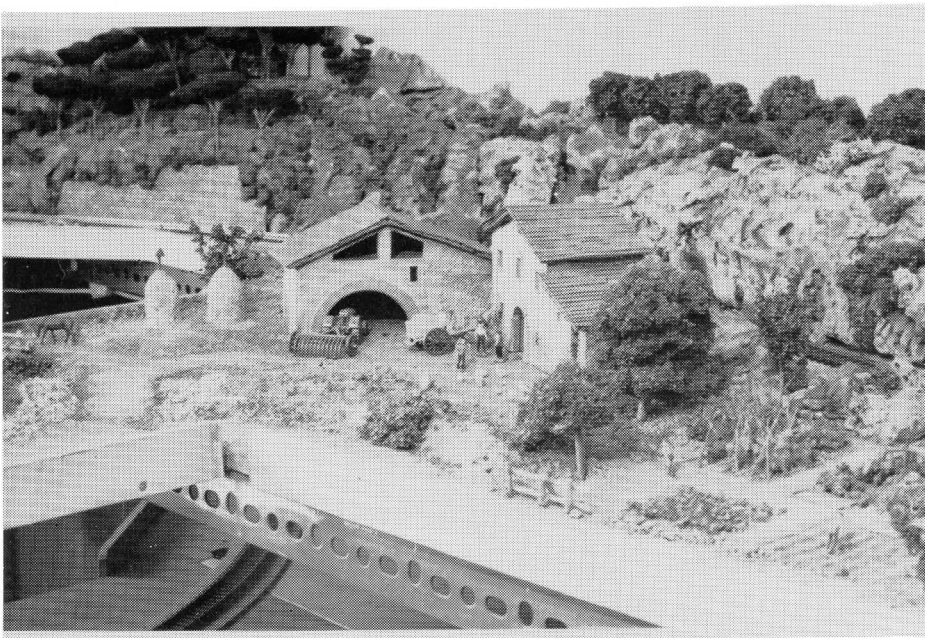
confesar lo que hemos hecho nosotros, lo cual no deja de ser arriesgado, pero en fin, **defendello y no enmendallo**. El espacio disponible es, por otra parte, un condicionante decisivo en las soluciones que se adopten, y la superficie que al final nosotros conseguimos, sin ser nada del otro mundo, tampoco es demasiado corriente y empieza a ser apta para el HO con que operamos. Con todo, sean unas u otras las dimensiones que se tengan, no se invalida la necesidad de un planteamiento previo ni la determinación del tipo de explotación; lo que variará será la forma de su materialización. En nuestro caso cabía pensar ya en una maqueta capaz de reproducir una línea relativamente importante que era lo que, en función del material coleccionado, nos interesaba. Ya se sabe, aunque siempre es insuficiente, a más espacio más posibilidades, pero todo tiene su límite.

Conseguida, pues, la expropiación de dos habitaciones para llevar a cabo nuestro propósito, llegó la hora de concretar lo que debíamos proyectar dado el contexto de lo pensado. ¿Que instalaciones debíamos diseñar para poner en prác-



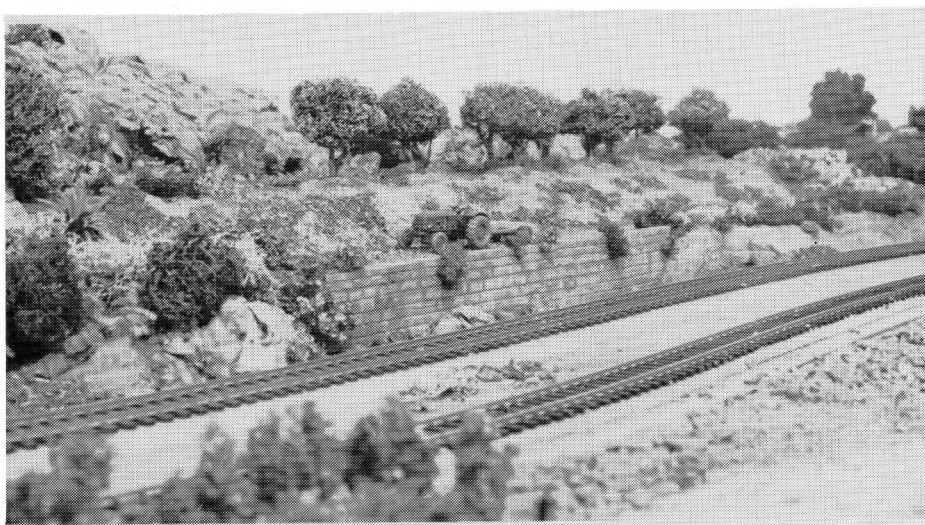
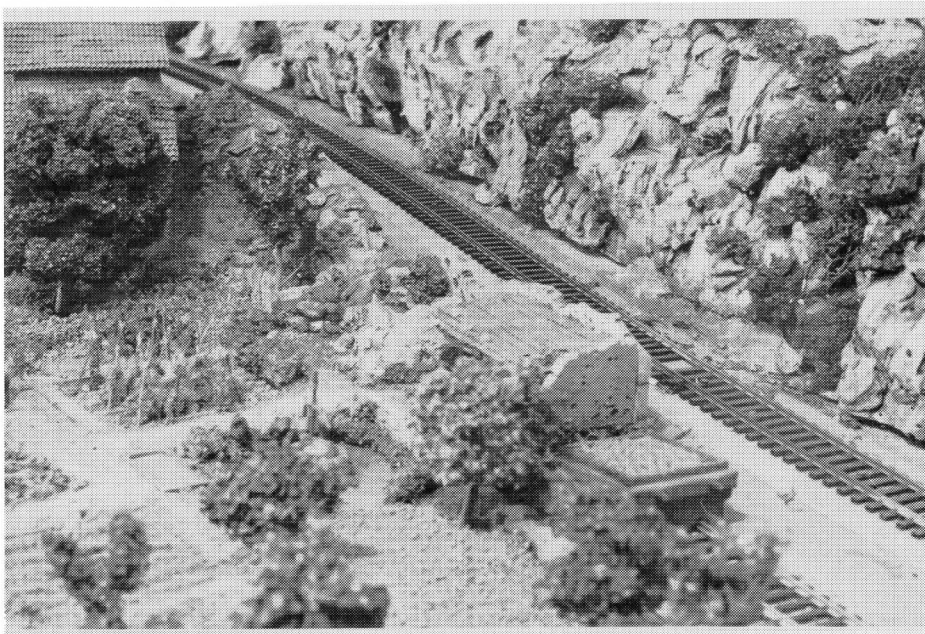
Boca del túnel de la vía que conduce al NF, discretamente situada. Las dos vías del fondo corresponden a la ET y sirven para el apartado momentáneo de composiciones y para maniobras.

La riqueza ganadera del país, como continuación de las explotaciones agrícolas, da lugar a lo largo del recorrido del Circuito-línea a escenas como la de esta foto. Por el hueco del tablero superior se ve el inferior en el que se entrecruzan unas vías del NF.



Desde el tren pueden verse una serie de masías que jalonan el trayecto; son testigos vivos de una explotación agropecuaria de una gran tradición. En el ángulo inferior izquierdo de la foto, se ve un pequeño tramo del bucle de salida del NF.

Las huertas y los campos son acompañantes de los trenes en su marcha hacia su destino.



tica todo lo que hasta el momento habíamos barruntado?

Evidentemente, necesitábamos una estación de una cierta importancia en la que fueran perfectamente justificables unas vías para trenes de viajeros, otras para mercancías, unas para garage de composiciones, un depósito de locomotoras lo mayor posible, etc., asegurándonos, por otra parte, la posibilidad de hacer todas las maniobras imaginables. Dudamos mucho antes de decidimos entre una estación importante de paso o una estación término, habiéndonos decantado finalmente por ésta (ET) (1) porque estimamos que podía ser una instalación más compacta, con menos ocupación de superficie, al tener sólo una entrada o salida.

Obviamente, pensamos luego en el circuito que debía hacernos de línea general —el circuito línea—, un circuito que, fatalmente, tenía que ser cerrado con una estación de paso de mediana importancia (EP), por la que se pudiera pasar o no a voluntad. Esta era una condición que estimábamos indispensable, por lo menos por dos razones. Una de ellas era la distancia en tiempo y recorrido entre dos estaciones consecutivas cuando la EP se incluye en determinado punto del circuito. A menos que se trate de una maqueta muy grande y, aun así, si se admite que el tren pasa a cada vuelta por la estación, resulta que la distancia que separa una estación de otra es siempre la misma, cosa que no suele suceder. Si, por contra, confeccionamos un itinerario distanciado de las estaciones con un número de vueltas distinto, entonces el paso de un tren escalonado sin parar en la estación no tiene sentido, y si se trata de un directo, nunca se sabe si pasa o no por ella. Por otro lado, las estaciones son puntos singulares de la línea, que se dan de vez en

(1) Recordamos nuevamente que ET indica Estación Término; NF, Núcleo Ferroviario, añadiendo EP, que significa estación de paso.

Es difícil imaginarse la vía de un ferrocarril sin que se vea flanqueada por campos de cultivo.

cuando, con un ambiente, detalles y paisaje distintos a los del trayecto entre dos de ellas. Es verdad que no tratándose de un circuito abierto, el tren pasará por los mismos puntos a cada vuelta por el circuito-línea y el paisaje será reiterativo, pero esto, a nuestro entender, no tiene la misma importancia que si se repite el paso por delante de la estación. La misma realidad nos da la respuesta a la validez de esta tolerancia porque viajando vemos entre una y otra estación, en general, un escenario que suele tener una cierta homogeneidad, es más bien poco variado, ofreciéndonos muchas analogías y, para una cierta región, podríamos decir que el panorama es siempre semejante a sí mismo. Siendo así, encontramos que sea el que sea el número de vueltas que se den al circuito-línea, la insistencia en el paso frente a los mismos puntos de su paisaje no es de la notoriedad que tiene en el otro caso.

Finalmente, por lo que se refiere al desarrollo de lo pensado, recordemos la necesidad de tener unas vías de camuflaje que identificaremos con el repetido NF y que, a falta de un emplazamiento mejor, las situamos debajo del tablero del circuito-línea y de la EP, venciendo no pocas dificultades como más adelante veremos.

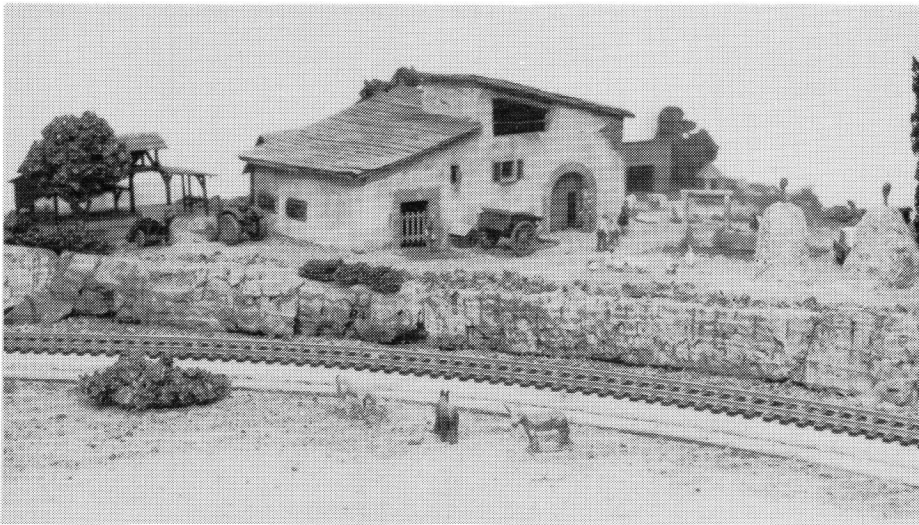
La superficie total ocupada comprende dos habitaciones contiguas de 3,60 x 3,90 cada una —unos 28 m.² en total— comunicadas por una puerta de 1,00 m. cuyas hojas se suprimieron, y junto a la cual se abrió una especie de ventanuco a la altura del tablero de la Instalación (1,20 m.) para el paso de las vías de una a otra dependencia. En la primera se desarrolla la ET con todos sus servicios y, en la segunda, se encuentra el resto de la maqueta, aparte de dos vías para maniobras pertenecientes a la ET. El mayor problema con que se tropezó con estas dos habitaciones fueron dos grandes ventanas, pues si se respetaban y conservaban prácticas se perdía mucho terreno. Si se condenaban se hacía imposible su limpieza y, aunque no seamos muy exigentes en este sentido, tampoco queríamos llegar al eclipse total de sol por suciedad. Lamentablemente, este es un problema que se puede



A pesar del desarrollo del automóvil, la cría caballar tiene en la región suma importancia. No es, pues, raro encontrarse con espectáculos como éste a lo largo del recorrido. Por debajo del tablero se ven, además de un cenicero, unas vías de estacionamiento del NF.



Casi coincidiendo con la moderna carretera pasó por el lugar una vía romana como lo atestigua el arco de triunfo que erigieron en ella y que, hoy rodeado de pinos, es visita obligada de centenares de turistas. En el pequeño edificio de la izquierda se alojan las bobinas de funcionamiento de una aguja.



Las masías con su presencia reiterativa en el paisaje ferroviario, dan cuenta de la estructura socio-económica de la región, eminentemente agropecuaria.



presentar con frecuencia ya que la altura normal de los antepechos de ventana, oscila entre los 0,90 m. y 1,00 m. —en nuestro caso eran inferiores— y la altura de las maquetas suelen ser mayor o igual. Nos pareció que substituir las hojas de dichas ventanas por lamas de cristal movibles y regulables a voluntad sería la solución. Nos pareció que poníamos una pica en Flandes, pero no, no fue así, porque aparte de que su limpieza tampoco es fácil, en los días fríos de invierno, como no es posible cerrar las lamas suficientemente ajustadas, hay que llevar a cabo la explotación con pasamontañas, tabardo y guantes, si no se quiere sucumbir. Fue un error que seguramente volveríamos a cometer avariciosos como somos de superficie. Si lo hemos reseñado es para que se sepa y si alguien se encuentra con el mismo problema lo resuelva con conocimiento de causa. En fin, el hecho es que fuimos a la ocupación total, respetando sólo, claro está, los imprescindibles huecos de acceso.

★ ★ ★

Como puede verse en adjunto plano, la ET de viajeros consta de siete vías (de la 0 a la 6) y cuatro andenes, de momento sin marquesinas; la de mercancías tiene ocho, de las cuales dos se destinan a la recepción y expedición de trenes, dos más a la carga y descarga de mercancías desde playa o muelle y las otras cuatro sirven para tener apartado el material cargado o vacío. Entre las vías para trenes de viajeros y las mercancías se encuentran otras de garage de composiciones. La estación de mercancías y el depósito de locomotoras de vapor tienen una vía común de entrada, separándose antes de llegar a aquella. El depósito consta de dos vías de recepción y dos de estacionamiento en espera de salida, todas ellas con su foso de inspección. Mediante un puente giratorio tienen acceso treinta i tres vías de depósito, nueve de las cuales quedan albergadas bajo un cochero cubierto. Aparte, hacia un lado se encuentran dos vías accesorias para locomotoras en reserva y el

No lejos de una zona residencial se conserva todavía esta masía que limitan con la vía del ferrocarril. En lejanía se ve un tren que se aproxima. Sin duda es un buen sitio para pasar las vacaciones un aficionado.

Esta masía que, por su parte opuesta a la del espectador linda con el tren, nos sugiere una vida bucólica, de retorno a la naturaleza y a la tranquilidad, a pesar del Land-Rover que la fuerza de las circunstancias han llegado a imponer.

tren de socorro; hacia el otro lado, el opuesto, una vía más de enlace depósito diesel y para vagones de combustible. Todavía, dos vías de talleres con una nave para pequeñas reparaciones completan el área del depósito general.

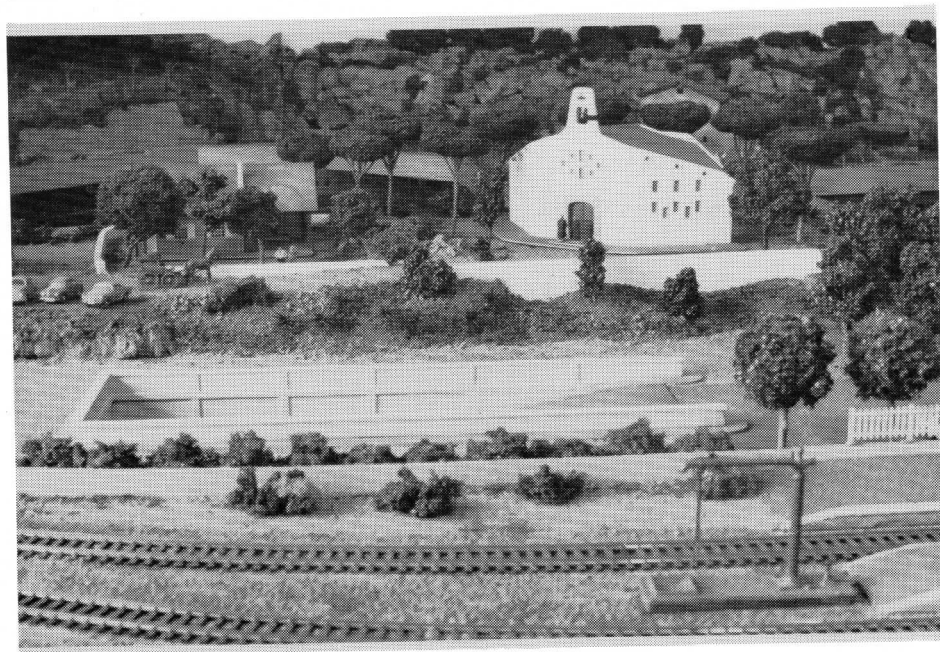
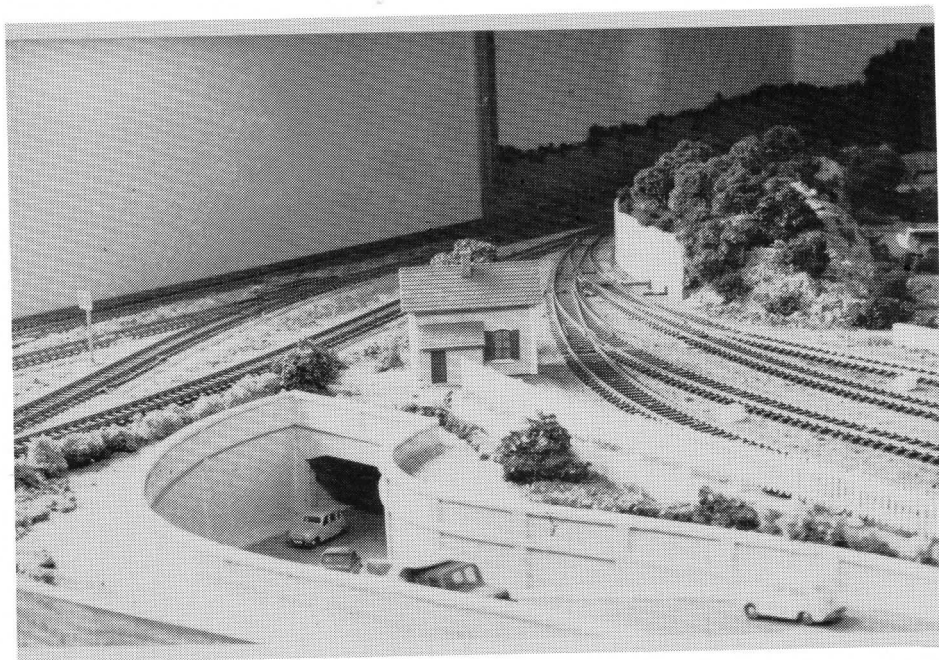
El depósito diesel es relativamente pequeño ya que sólo atiende a los autovías de servicio regular y, eventualmente, alguna que otra locomotora, toda vez que, normalmente, la tracción de los trenes se confía al vapor. Se ha previsto para este depósito sólo un pequeño taller para la revisión de motores limpieza y acondicionamiento general.

Además de los edificios propios de la estación de viajeros, se tienen para la de mercancías los muelles de carga con cobertizo y almacén y, junto a estos, las oficinas de la misma y otras dependencias. En edificio aislado se encuentra una central auxiliar. En los depósitos se cuenta con una construcción con la planta baja destinada a oficinas, cantina y dispensario médico; en la planta piso se tienen los dormitorios y aseos del personal de tracción. En otro edificio menor se encuentra la lamparera y el almacén de grasas, aceites y pequeños repuestos. En un elemental cobertizo se apila leña para el encendido de las locomotoras y se almacena la arena para los areneros. Una tolva y los depósitos de carbón, así como las grúas o tomas de agua se encuentran adecuadamente emplazadas, de acuerdo con el funcionamiento del depósito. Un depósito general de agua constituye una reserva para el caso de que deje de funcionar el suministro directo.

Completan el complejo de la ET dos vías para maniobras que discurren por la otra habitación en la dirección de salida, a las que ya nos hemos referido, evitando la ocupación de la vía general. En sentido opuesto a estas se tienen tres vías más con la reserva de material para viajeros y furgones. Cubriendo dos de estas vías existe un caserón perteneciente al servicio de material. Una construcción con el puesto de mando, controla la entrada de todo lo descrito.

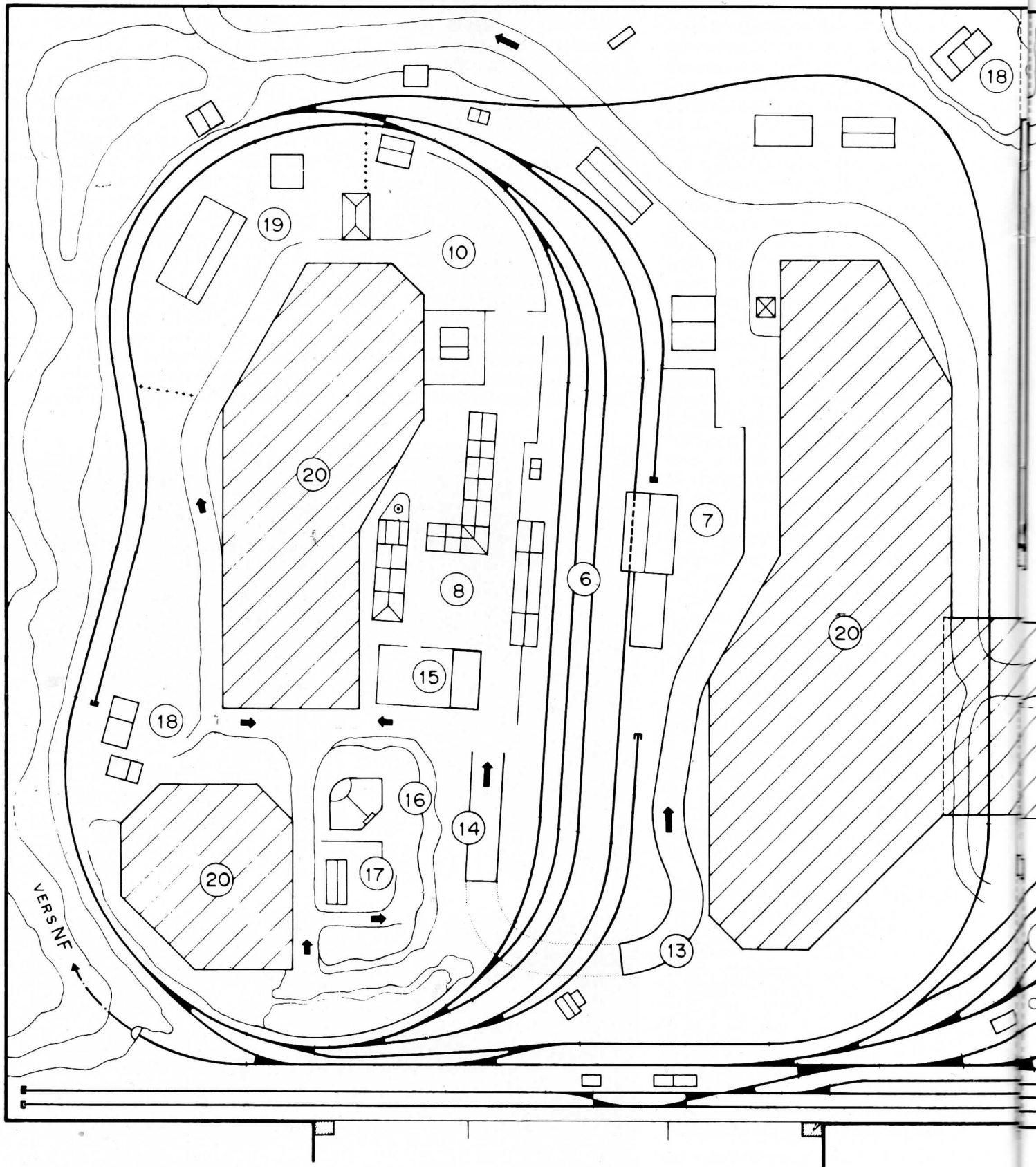
El circuito-línea es sencillamente un óvalo más o menos disimulado, quizás demasiado sencillo, que sigue el perímetro de la habitación, es de vía única y tiene un desarrollo de 12, 23 m. lo que equivale a 1.106 m., casi un kilómetro y medio. Desde este se puede pasar, mediante dos desvíos conjugados, a la EP, que se encuentra en el espacio central disponible. Esta EP, que por sus características tanto puede ser de una ciudad incipiente como de un pueblo normal y corriente, consta de una vía para los trenes ascendentes, otra para los descendentes, una de apartadero, una cuarta con muelle y almacén para la carga y descarga, y tres vías muertas en previsión de posibles eventualidades. Finalmente, debajo del tablero de la

EP y del circuito línea ubicamos, como hemos dicho, la playa de vías de camuflaje, o sea el supuesto NF. Desde la superficie se baja a este mediante una pendiente a la que se llega por un tunel situado en una esquina y que termina un poco antes de la aguja de entrada a un haz de diez vías con capacidad para veinte trenes. A la salida de dicho haz se forma un bucle de retorno que enlazando con la citada rampa, que es de 20 milésimas ha puesto serios problemas a los servicios de tracción y, desde luego, dada la experiencia, siempre aconsejaremos que, si es posible, no se pase de las 15 ó 16 milésimas, que ya es mucho. La disposición adoptada es realmente audaz y los problemas que ofrece cuando se produce algu-



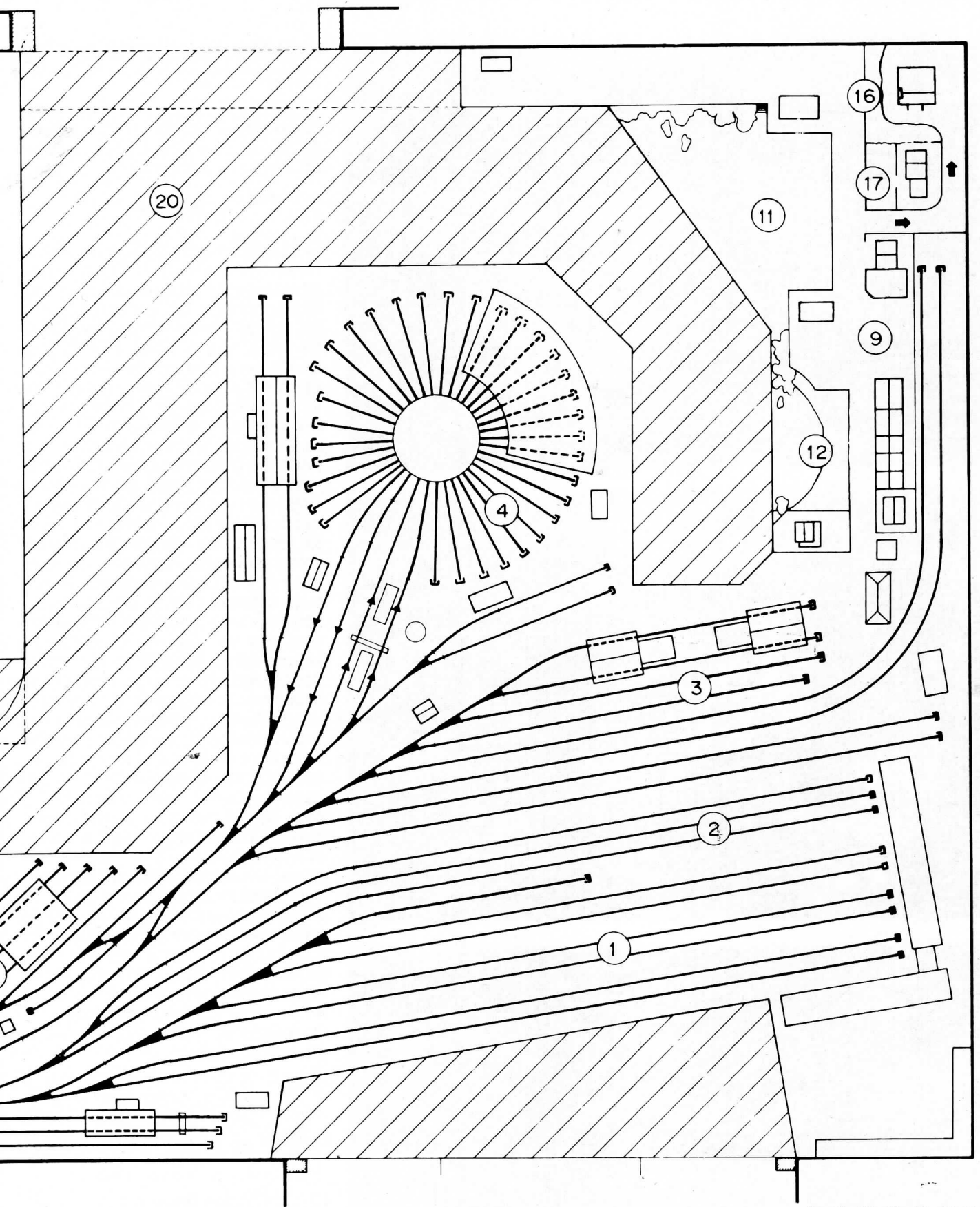
Una de las bocas del paso por debajo de las vías de la EP, paso que durante mucho tiempo fue motivo de fuertes polémicas por los problemas que se planteaban en la comunicación de la población con las instalaciones de mercancías de la estación.

En primer término una grúa de aguja y una vía de la EP. Más allá el acceso por el lado de la población del paso por debajo de las vías de EP. Finalmente una ermita moderna cuyo proyecto profesional no llegó a realizarse, pero, al parecer del autor, suficientemente interesante para construir una maqueta y hacerla figurar en la instalación. A su izquierda se entrevé un merendero popular.



- 1 - VIES ET (VIATGERS)
- 2 - VIES ET (COMPOSICIONS I MATERIAL)
- 3 - VIES ET (MERCADERIES)
- 4 - DIPÒSIT LOCOMOTORES VAPOR
- 5 - DIPÒSIT MATERIAL DIESEL

- 6 - VIES EP
- 7 - PLATJA DE MERCADERIES D' EP
- 8 - PLAÇA DE L' ESTACIÓ
- 9 - PLAÇA DEL PEIX
- 10 - PARC ARBRAT



- 11 - PORT
- 12 - PLATJA
- 13 - ACCÉS OEST PAS INFERIOR
- 14 - ACCÉS EST PAS INFERIOR
- 15 - ESTACIÓ D'AUTOBUSOS

- 16 - ERMITA
- 17 - RESTAURANT
- 18 - MASIA
- 19 - RAMADERIA CAVALLAR
- 20 - ACCESSOS A LA INSTAL·LACIÓ

➔ - SENTIT DE PUJADA

0 10 20 30 40 50 cm



Aspecto de la población de EP vista desde el lado de las vías de la estación, con la «Plaza del Ferrocarril» en la que concurre la estación de autobuses con los que se complementan las comunicaciones del país.

na anomalía son francamente de órdago por las dificultades de acceso con que se tropieza.

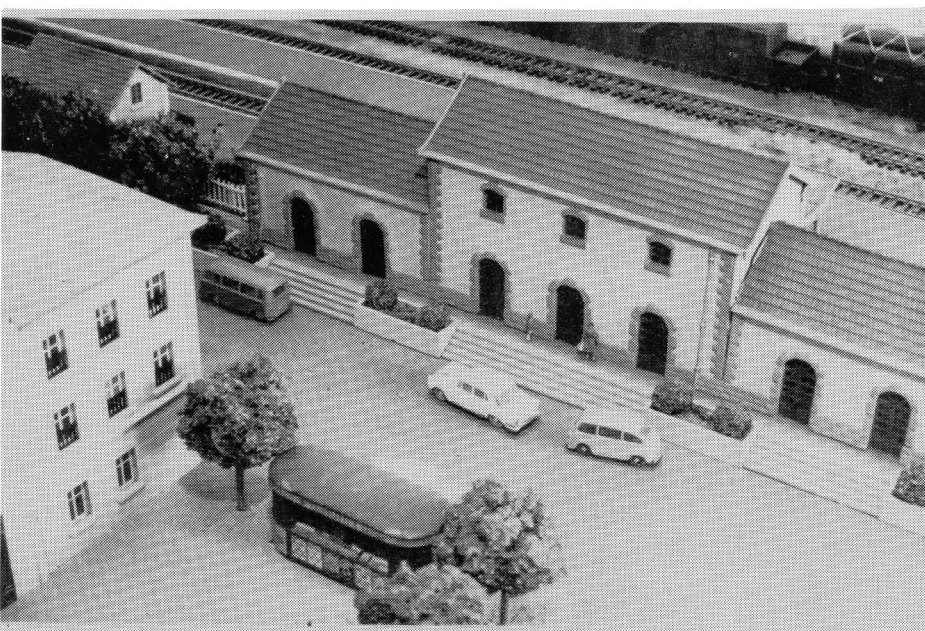
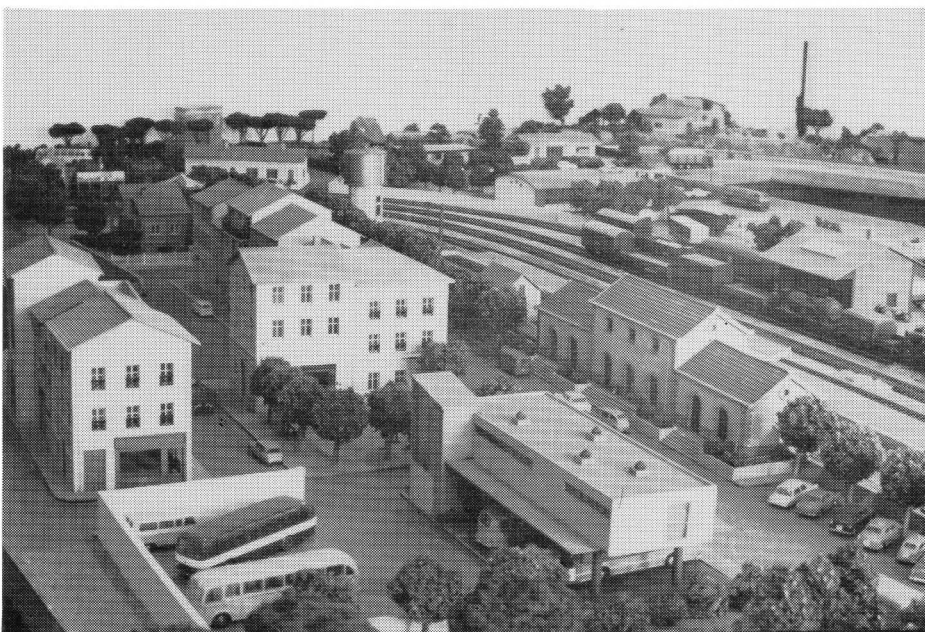
★ ★ ★

Habiéndose prescindido de «block sistem», en la instalación no se presentan esquemas eléctricos especiales, siendo las conexiones con las agujas y los seccionamientos de las vías, las normales, actuando desde los correspondientes cuadros de mando. La corriente de tracción es suministrada por un transformador central que alimenta a cuatro autotransformadores toroidales que permiten el funcionamiento simultáneo y por separado de la ET, del Depósito de locomotoras, del circuito-línea y de EP, y del NF.

En donde las cosas adquirieron, como se ha apuntado, una verdadera complejidad fue en el haz del NF, pues algunas de sus vías son prácticamente inaccesibles en un tramo u otro, por lo que era fundamental intentar de evitar por lo menos, la posibilidad de que se produjesen alcances. El origen del problema lo encontramos, desde luego, en la pretensión de querer estacionar dos trenes en cada vía. Considerándonos incapaces para resolverlo por nuestra cuenta, con un programa bien determinado, nos dirigimos a nuestro buen amigo Luis Bruguera, miembro de la AAFC-B y experto en estos menesteres, pidiéndole ayuda que acepto concedernos y gracias a lo cual nuestra instalación tiene unas posibilidades que de otro modo no tendría. La solución dada es magistral y valdría la pena que su autor hiciera una exposición de la misma en algún próximo artículo.

El programa que debía cumplirse era el siguiente:

- a) poder hacer entrar un tren en una vía del haz, previamente escogida, de modo que se parara al llegar la locomotora al extremo de la primera mitad de la longitud de la vía (tramo de entrada).
- b) poder hacer pasar dicho tren a la segunda mitad de la vía (tramo de salida) parando antes de la aguja de salida.



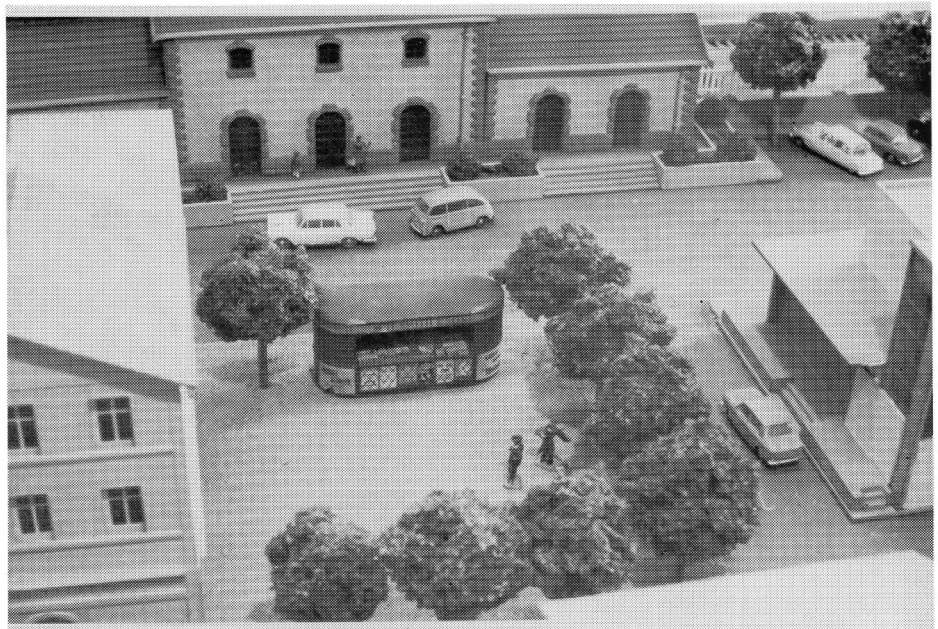
Conjunto panorámico de la población de la EP, con la estación de autobuses y las calles inmediatas.

Vista de la LP por el lado de la población.

- c) poder dar entrada sobre el tramo de entrada a un tren sin dar alcance a otro ya situado en el tramo de salida.
- d) dar salida al correspondiente tren situado en el tramo de salida sin que esta operación afectara el que estuviera sobre el tramo de entrada.
- e) poder pasar un tren situado en un tramo de salida al tramo de entrada de la misma o distinta vía del haz.
- f) poder maniobrar, independientemente del haz de estacionamiento, sobre otras dos vías auxiliares del NF.

Cada maniobra, excepto las concernientes a f, debía realizarse mediante una sola orden una vez colocada una clavija representativa del tren, en el lugar correspondiente del cuadro de mando, algo parecido a lo que se hacía en los antiguos enclavamientos. Una vez hecho esto, actuando un solo pulsador y dando corriente de tracción se cumplen todos los requisitos, habiéndose invertido las oportunas agujas del itinerario, dados los seccionamientos y polaridades necesarias, y volviendo todo a la posición normal al anular la orden, accionando otro pulsador. El resultado ha sido totalmente satisfactorio y si algún problema se ha presentado ha sido debido a que las agujas y otros elementos son poco fiables o a una excesiva velocidad de entrada, rebasando por inercia el seccionamiento de vía que debía producir la parada, lo cual ya no es defecto del sistema, sino imprudencia del maquinista o falta de previsión de la Dirección por haber impuesto sectores demasiado cortos. Operando con tino se puede decir que el grado de fiabilidad se acerca mucho al cien por cien.

Una cosa que no hemos sabido resolver y que por más que hemos pensado en ella no le hemos encontrado una salida satisfactoria es la señalización, si no queremos que sea puramente decorativa, pues las señales son un lenguaje que debe servir para algo. En todo caso, las que más podrían servir son las de



«Placeta de la Font» y una calle de la población.

Un parque de esparcimiento y reposo, en la ocasión con instalaciones infantiles montadas con motivo de la Festa Major, coincidente con las fechas de este reportaje.

Llegado el verano las playas cercanas a la ET se ven invadidas por turistas y bañistas ávidos de sol.

Un aspecto de un puerto de pescadores i deportivo próximo a la ET. Al otro lado del muelle el Restaurante «L'Anxova» i la ermita de San Matías y San Zacarías.

disco, pero no llegan a convencer-nos. Por otra parte las distancias entre las señales avanzadas y las absolutas no vemos claro adaptar-las a las dimensiones de la maqueta y el número de puntos a proteger.

★ ★ ★

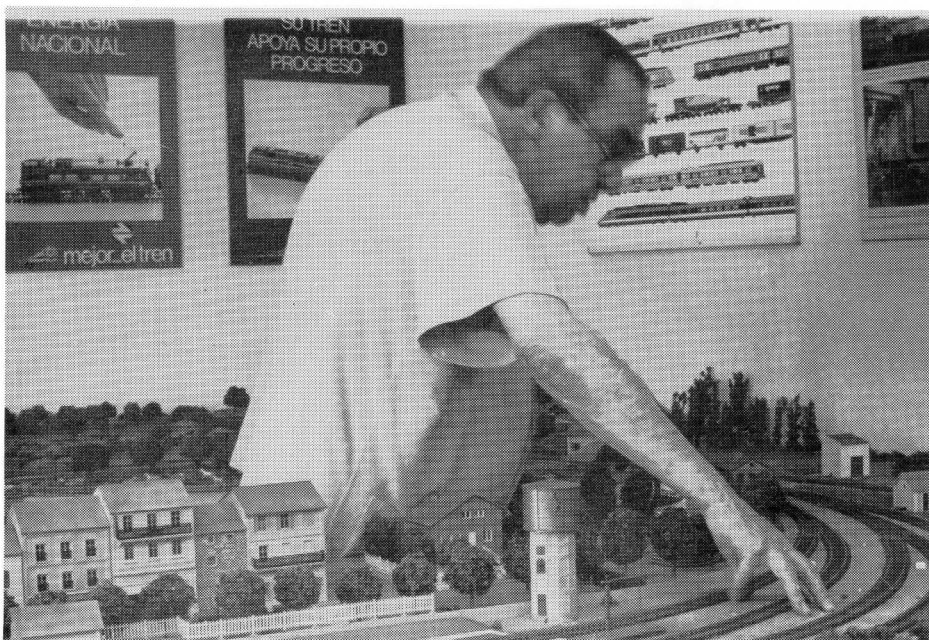
Solo una parte de la ambientación de la instalación está prácticamente acabada. El criterio que seguimos es el de hacer las cosas tan bien como supimos, pero sin darles la importancia que sólo debe tener el tren —el gran protagonista—, lo cual no impide realizar algunos detalles anecdóticos que den una pincelada humana al conjunto. Entre lo realizado en el ámbito de la ET cabe citar un barrio de pescadores más o menos afectado por el turismo de hoy, con una plaza, un pequeño puerto, una hermita y varios edificios más. Bastante adelantada se encuentra la «Plaza de la Estación» cuyos edificios de pisos integran sugerir aquella población de quinientos mil habitantes, tranquila y culta de la que ya hablamos en otro sitio. Detrás de una de las alas de la ET, dispuestas en ángulo recto, se ha colocado una masa de árboles, imagen de una envidiable zona verde. En cuanto a la zona de la EP se ha intentado sugerir con el mínimo de elementos, un pueblo, ni grande ni pequeño, con un par de calles, una plaza frente a nuestra estación y junto a la de autobuses —tal como siempre debería ser en realidad—, y algún detalle más. Preside el conjunto otra hermita, proyecto profesional, ésta, que no se llevó a cabo, pero que nos hacía mucha ilusión por su carácter mediterráneo. Junto a ella se encuentra un merendero de carácter popular, acaso demasiado afrancesado, pero que le da vida. Por la parte opuesta a los andenes se encuentra el muelle de mercancías y su explanada, un garage, unas viviendas de ferroviarios y una plaza con árboles. A lo largo del circuito-línea se discurre por campos de cultivo, de dos masías, de una ganadería caballar, de algún edificio aislado, etc. Cabe citar un arco

La «Plaça de la Estació», cuya ordenación urbana definitiva esta pendiente de ejecución.

romano, vestigio arqueológico de la presencia en el país de antiguas civilizaciones. Finalmente haremos referencia al paso subterráneo que atraviesa las vías de la EP de un lado al otro. De hecho, lo que falta ahora es ir completando y mejorar detalles —marquesinas de la ET, pasos subterráneos entre los andenes, mejora de la vegetación, etc.—, cosas que no urgen y que se irán haciendo siempre que la lucha contra el polvo, implacable enemigo, nos deje tiempo libre para ello.

Un aprovechamiento al que no nos hemos referido y que tiene su interés es el de los muros de contención de las trincheras y el volumen de las casillas, casas de labor, etc. para ocultar las bobinas de accionamiento de los desvíos, evitando de este modo tenerlas que colocar por debajo, lo cual no siempre resulta cómodo.

Tanto estas construcciones como las reseñadas antes son adaptaciones de modelos o kits comerciales —Jouef, Heljan, Vollmer, Faller, etc.— que más o menos se pueden considerar a escala 1/87, o bien, obedecen a diseños totalmente nuestros, estos sí, estrictamente a escala. Lamentablemente, no sabemos por qué, casi la totalidad de kits de edificios no están a escala, a escala de los trenes, se entiende. Son inverosímilmente más pequeños, con la particularidad de que en cada marca hay alguno correcto, lo cual termina por desorientar. Lo hemos denunciado muchas veces porque nos parece una barbaridad inadmisibles, pues tales arbitrariedades producen una distorsión volumétrica que falsea cualquier reproducción, aparte de que produce una verdadera angustia ver una figura de persona frente a la puerta de su casa por la que no pasa sino baja la cabeza. Precisamente, la comprobación de la medida de las puertas puede servir de guía al adquirir esos kits para saber si están o no a escala. Por lo menos las puertas tienen que hacer para el HO, 23 mm (2,00 m.) de altura y tratándose de una puerta principal mejor 23,5 ó 24 mm. Todo lo que esté por debajo de esto no es correcto. Naturalmente, hay que tener en cuenta el tipo de edificio, pues una catedral con tales puertas es seguro que no está a escala, siendo válida la comprobación propuesta, en general, en



casas o viviendas aisladas de tipo moderno.

«Who is who»?



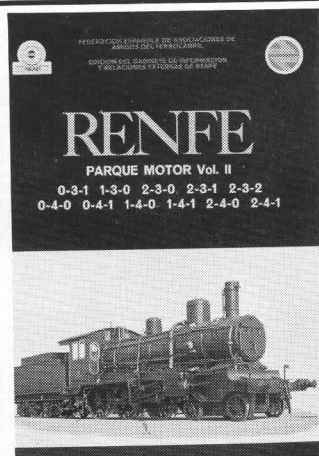
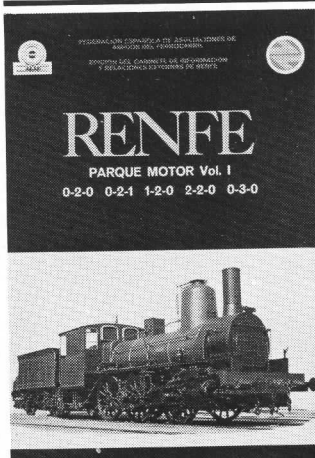
Y con esto terminamos nuestro relato. Después de tanto decir el resultado, paradójicamente, ha sido una instalación de vía única, nada espectacular, más bien sosa y aburrida para el visitante profano que, no lo dice, pero estamos seguros que siente una decepción, pues por principio nos negamos a alterar los reglamentos o a hacer circulaciones especiales de tipo espectacular. En el mejor de los casos damos salida al tren que le corresponde circular por el horario. Un solo tren funcionando alrededor de una habitación no gusta a la gente. Lo que le divier-

te es el **show** con varios trenes corriendo vertiginosamente a la vez, con señales que los paren automática y aunque sea bruscamente, barreras que se abren y se cierran, etc. No es que critiquemos negativamente este tipo de maqueta, lo que pasa es que la nuestra tiene otro objetivo. Indiscutiblemente la nuestra, a pesar de sus múltiples defectos, no es una instalación para exhibir, sino para hacer prácticas de explotación y, en este sentido, pensamos que desde un punto de vista ferroviario y didáctico es bastante completa. Acaso sean pretensiones nuestras, sin fundamento y al decir lo que acabamos de decir, nos mostramos demasiado vanidosos, pero

lo que sí podemos afirmar es que hemos procurado que todo o casi todo tenga su razón de ser. Y antes de terminar queremos insistir en que todo lo expuesto obedece a un criterio personal que, naturalmente, nos parece válido, pero que acaso no lo es. Desde luego, releído cuanto hemos escrito encontramos que

no hemos dicho todo lo importante y, en cambio, hemos insistido demasiado en cosas de menor entidad. Lo sentimos. Hay tantas maneras de llevar a cabo una explotación como tantos son sus aspectos, que cada uno puede acogerse a lo que más le interese. Si, en resumen, lo expuesto sirve de estímulo a

alguien, no hay que decir que nos sería muy grato. Si han sido divagaciones mal expresadas e inútiles, resignación. En cualquier caso esperamos de la benevolencia del lector el perdón que viene después de una confesión sincera de nuestros pecados, como es la que acabamos de hacer con toda humildad.



TODO EL ALBUM MOTOR DE RENFE

Vol. I - Vol. II

UNA NUEVA PUBLICACION DE RENFE
Y LA FEDERACION DE
AMIGOS DEL FERROCARRIL

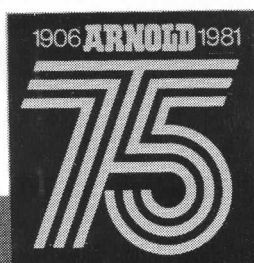
875 Ptas. el Volumen de una obra que en cuatro entregas anuales agotará toda la información gráfica sobre el Parque Motor de RENFE.

DISTRIBUCION Y VENTA: J. M. C. Editor
Valencia, 303 - BARCELONA-9

SPAIN, S. A.

IMPORT-EXPORT

Paseo de Gracia, 117, pral., 1.ª Teléfono 237 56 20 BARCELONA-8 Telex: 97559 SPIT E



ARNOLD-N®

