

LOS_DIFERENTES_TIPOS_DE_CIRCUITOS

Por: Vicent Ferrer i Hermenegildo

Muchas y muy variadas son las formas que puede adoptar un circuito de ferrocarril en nuestro mundo en miniatura. El condicionamiento principal nos lo dará el espacio de que dispongamos para su realización. Caso de ser posible, será siempre más interesante una habitación más larga que ancha; así, sacaremos más partido a una de 5 x 2'50 m. que a una de 4 x 3 m. Pero como no siempre-o raramente-el ideal es posible, y la mayoría de aficionados nos tenemos que conformar con un pequeño espacio permanente (algunos ni siquiera llegan a eso), teniendo que recurrir al modelismo con maquetas de quita y pon, vamos a ver a continuación algunas de las formas que puede adoptar un circuito.

Baste decir que no existe la panacea respecto a este tema, y que, lo que para un aficionado puede reunir una serie de ventajas, son inconvenientes para otro. Raramente solemos encontrar el ideal buscado, y así nuestras maquetas suelen ser la mayoría de las veces una búsqueda continua de ese circuito que reproduzca, de la forma más realista posible, nuestra idea o concepción de la explotación. Así podremos decir que el MODELISMO es igual a PERSEVERANCIA.

Antes de comenzar, vamos a dar otra serie de normas (algunas son recordatorios), por ver de conseguir el máximo en la realización de nuestra maqueta:

- Elaboración de un paisaje realista en sus menores detalles.
- Creación de un ambiente ferroviario verdadero.
- Puesta a punto de una explotación racional (horario).
- Observar la naturaleza e impregnarse de ella.
- Visitar los lugares que nos interese reproducir, tomando fotos, datos, croquis y, si es posible, medidas de los edificios.
- Consultar con los ferroviarios del lugar sobre los modos de operación, trenes, etc.
- Examen de revistas y publicaciones relativas al tema.
- Análisis de la realidad, imprescindible en modelismo.
- Elegir sujetos concretos y modestos, aprender a simplificar y recortar (En una maqueta, las dimensiones longitudinales presentan el problema más arduo de solucionar, por lo que muchas veces, esto puede indisponernos con la realidad y, en consecuencia, debemos comprimirlos y recortarlos sin ninguna vergüenza. Eso sí, procurando que se conserve la esencia del modelo. Para que la escena conserve su aspecto alargado, es necesario igualmente recortar la profundidad de la misma.

Las mejores imágenes las obtendremos en un circuito alargado, en el cual, si es posible por haber espacio suficiente, colocaremos las estaciones y apartaderos.)

-Es interesante limitarse a un tema (época y espacio) a nivel de realización o colección.

EL OVALO

Fue (y es) la primera forma de tender un circuito en casa, y para muchos ha sido el comienzo de nuestra afición. Hoy lo podemos considerar como el heredero del tren-juguete, con el material girando de forma continua, lo que no puede ofrecer ningún interés al modelista avezado.

De todas formas vamos a ver algunas excepciones que pueden interesar al modelista veterano y al que se inicia:

1º.-Disimulando habilmente por medio de una elaborada decoración la mitad del circuito, y situando en la parte oculta unas vías de estacionamiento de trenes (no visible al espectador). Esta técnica se completa confeccionando un horario agradable en el que existan espaciamientos de tiempo suficientes entre el paso de un tren y otro e, incluso, trenes que no hayan de detenerse necesariamente. Como consecuencia de todo ello, podemos conseguir unos efectos interesantes.

2º.-Con la realización de curvas de gran radio (mínimo 1 metro) y en un tablero alrededor de la habitación-tipo estantería por ejemplo-, se pueden conseguir efectos de circulación en plena vía altamente interesantes. Es imprescindible la creación de un espacio para almacenamiento de las composiciones.

3º.-Creación de un tablero con acceso central. (Fig. 1). Esta disposición puede convenir a aquellos que tengan un mínimo de espacio disponible, y no quieran renunciar a un máximo de realidad conseguible.

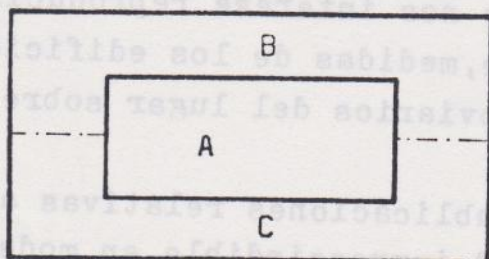


Fig. 1

Consiste en practicar a un tablero convencional un acceso central (A). Sobre el resto del tablero, que podemos considerar como dos 'U' unidas por la parte superior, estableceremos nuestro circuito ferroviario, el que, por medio de un decorado conveniente y convincente (puente, túnel, trinchera, etc.), nos dividirá el circuito en dos partes (B, C), en las que montaremos escenas diferentes. Al estar nosotros en el interior

del circuito, es decir, en (A) y no en el exterior, sólo podemos visualizar una de las dos partes opuestas (B ó C), pero nunca las dos a la vez, con lo que creamos una ilusión de grandeza, a la vez que conseguimos dos decorados ferroviarios diferentes.

El tipo de circulaciones recomendadas para este tipo de circuito es la de material antiguo, locomotoras de 2 o 3 ejes como máximo, así como coches y vagones de 2 ejes en ramas cortas. Es una solución que, junto con la segura aquí citada, utilizan con gran frecuencia los aficionados ingleses, hasta el punto de que, la mayor parte de sus realizaciones, son óvalos mas o menos deformes.

"EL OCHO" (Figuras 2 y 3)

Al igual que el óvalo, es otro heredero del tren-juguete. Su trazado es altamente sinuoso y puede recordarnos a un montón de espaguetis. Caso de realizar uno, debemos procurar ocultar el mayor número posible de curvas; solamente deben verse aquellas que no sean muy pronunciadas.

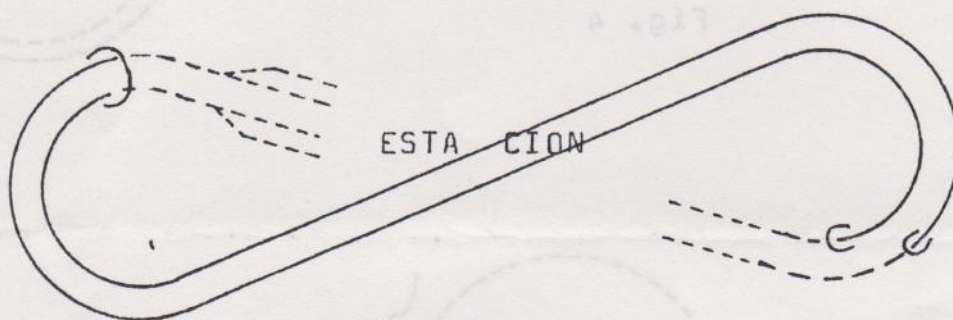


Fig. 2

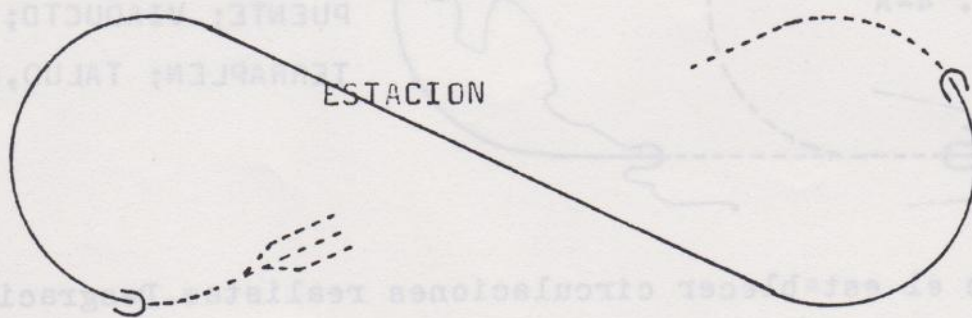


Fig. 3

Este es un tipo de circuito que se adapta muy bien a un paisaje de montaña. Aunque puede admitir composiciones largas, ello no es recomendable, pues no debemos olvidar que estamos representando una línea de altura, con las dificultades que esto conlleva para la tracción. Tampoco se ha de recargar con excesivas vías, pues ofrecería una sensación de desorden. Finalmente, procuraremos que las vías de estacionamiento queden camufladas.

Tampoco aporta este tipo de circuito la impresión de un tren que se desplaza de un punto a otro. Recordemos que la función del ferrocarril

es la unión en línea de dos o mas estaciones, lo que le confiere una estructura lineal que hace que se inscriba profundamente en el paisaje. Debemos, pues, esforzarnos en tratar de reproducir esta característica. En efecto, con este tipo de circuito, un tren determinado aparecerá siempre en la parte visible del mismo en idéntico lugar, para desaparecer sistemáticamente por la extremidad opuesta.

EL BUCLE DOBLE (Figuras 4 y 4-A)

El bucle o raqueta doble no tiene este defecto, puesto que un tren que parta de un punto, regresa siempre por el mismo.

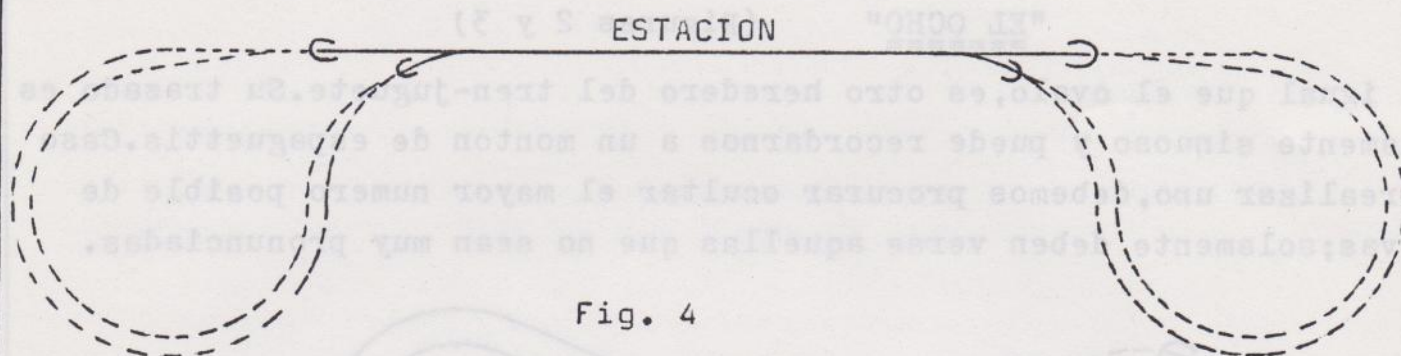
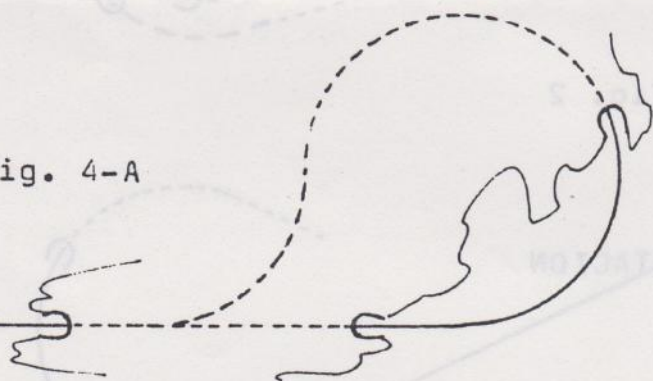


Fig. 4

Fig. 4-A



PUENTE; VIADUCTO;
TERRAPLEN; TALUD, ETC.

Es posible en el establecer circulaciones realistas. Desgraciadamente, este tipo de instalación requiere un gran espacio para situar los bucles. Ello puede obligarnos a la utilización de aparatos de vía y curvas de radios pequeños. Es interesante, e incluso recomendable, la instalación de vías de estacionamiento/cruce en el interior de los bucles.

Tipo de circulación: Ramas cortas

Tipo real de vía representado: Línea complementaria, trazado de montaña.

No obstante, y antes de pasar al siguiente modelo de circuito (que supone una ruptura de concepto con lo estudiado hasta el momento), vamos a plantear una serie de consideraciones que, en el caso de que hayamos

diseñado alguno de los circuitos anteriormente expuestos, nos ayudarán a una mejor realización de los mismos. Así, tenemos una serie de aspectos que confieren una negativa apariencia artificial, que es necesario evitar a toda costa. A saber:

- Rectas muy paralelas al borde.
- Curvas cerradas a 90°.
- Estaciones y ramales simétricos.
- Bucles que cierran el trayecto.

Estos defectos pueden solucionarse si se toman medidas como las que se relacionan a continuación:

- Estudio del circuito en función de los límites rectangulares sobre los que se desarrolla.
- Inferir en las vías muy rectas, e incluso en las estaciones, a pesar de las dificultades que aparea el tratar de construir andenes en curva.
- Eliminar trazados muy rígidos, geométricos y simétricos.

Finalmente, y si con todo lo expuesto no bastara, volver la vista nuevamente a la realidad, que es nuestra musa inspiradora.

EL TRAZADO LINEAL, PUNTO A PUNTO

Aquí se puede hablar ya de un auténtico espíritu modelista. Se acerca al universo de los ferrocarriles, universo justamente lineal. Los trazados lineales de estación término a estación término son mayoritariamente descubiertos, permitiendo en la mayoría de los casos circulaciones muy realistas y apasionantes maniobras.

Tipo de maqueta: Modular o estantería.

Tipo real de vía representada: Un tramo determinado que nos agrada.

Tipo de circulación: Real, en función de las estaciones o tramo de línea representado.

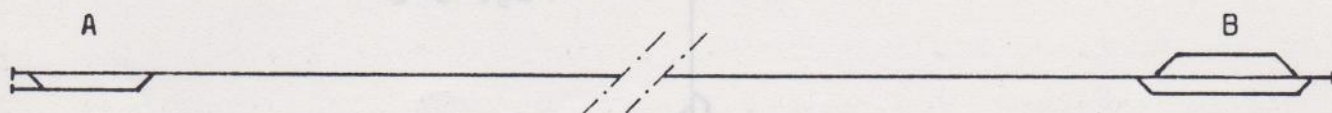


Fig. 5

Posibilidad de colocar una estación, apartadero, enlace, etc., en medio del trazado. En este caso es imprescindible el colocar unos elementos que ayuden a conseguir la división escénica.

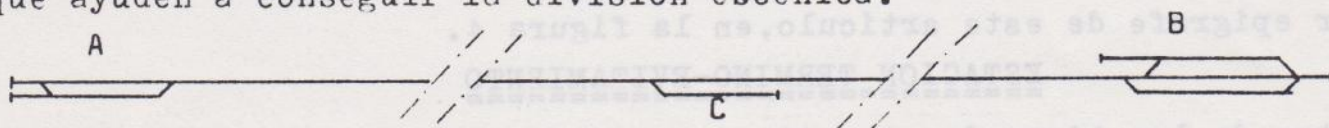


Fig. 5 - A

Una excepción a todo esto la constituye el trazado estación término a almacenamiento/placa giratoria. (Véase al respecto el primer epígrafe de este artículo, fig. 2 y 3). Solución empleada en gran medida

por el aficionado inglés y por aquellos que carecen de espacio o tienen un mínimo disponible y no quieren renunciar a la circulación de sus trenes (Fig. 5-B)

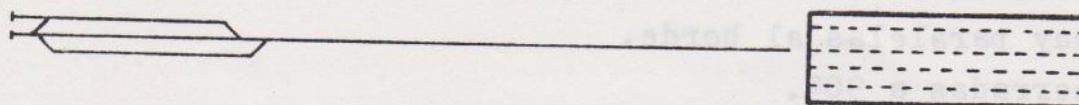


Fig. 5-B

Tipo maqueta: Estantería (fija), o modular (desmontable).

Tipo real de vía representada: Una estación o tramo que nos gusta.

Tipo de circulación: Real. Podemos circular con enganches reales de husillo, así como tope contra tope, debido a la práctica ausencia de curvas y al empleo de aparatos de vía de gran radio. Material a escala. Señalización manual y funcional. Gran lujo de detalles en la decoración.

Variantes de lo expuesto pueden ser los trazados lineales en 'L' o en 'U'. Cuando realizamos un trazado lineal de este tipo, conseguimos un adelanto sobre el aspecto anteriormente citado, al crear dos polos de interés bien distintos a los espectadores. Caso de decidirse por la realización de uno de estos tipos de circuito descrito, debemos colocar un elemento decorativo que nos sirva de divisor escénico, en cuyo interior podemos detener las circulaciones, dando lugar a un horario. Igualmente, caso de ser una estación de vía doble (línea principal) y la otra de vía única (línea secundaria), podemos crear unas circulaciones de carácter verdadero por medio de un horario. (Fig. 5-C)

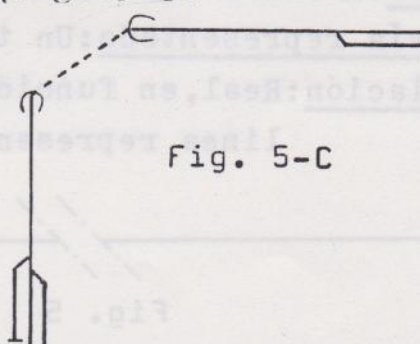


Fig. 5-C

LA VIA DE EVITAMIENTO LATERAL

El principio básico de este tipo de circuito se dio a conocer en el primer epigrafe de este artículo, en la figura 4.

ESTACION TERMINO-EVITAMIENTO

Es otro de los tipos de circuito de carácter lineal que adoran los aficionados británicos, dado el poco espacio que se necesita para su instalación. En cuanto a sus ventajas e inconvenientes, se pueden equiparar con los descritos para la figura 5-B.

Otras variantes de lo expuesto anteriormente pueden ser el TRAZADO LINEAL CON RAQUETA EN VIA UNICA, y TRAZADO LINEAL CON RAQUETA EN VIA DOBLE.

En el primer caso (Fig. 6), podemos decir que la raqueta disminuye el espacio necesario para el montaje de las vías de evitamiento y elimina las maniobras necesarias para la colocación de la locomotora en cabeza de la composición.

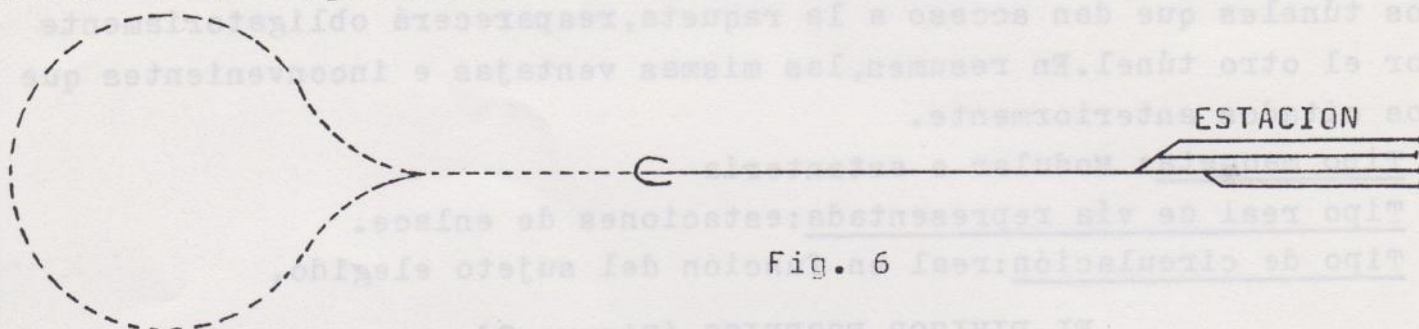


Fig. 6

En contrapartida, la existencia de una raqueta nos complica la instalación eléctrica, ya que es necesario montar una sección para la inversión de la polaridad, y el tener que utilizar radios de curva pequeños nos limita las posibilidades de explotación de la misma.

Interesante para aficionados a los trazados de líneas secundarias y de ramas cortas.

En este segundo caso (Fig. 7), podemos decir que los inconvenientes continúan siendo los mismos. Puede ser un tipo de circuito indicado para la escala N y Z. Es interesante si se puede, y por medio de vías concéntricas, instalar vías de evitamiento/almacenamiento en ambos casos.

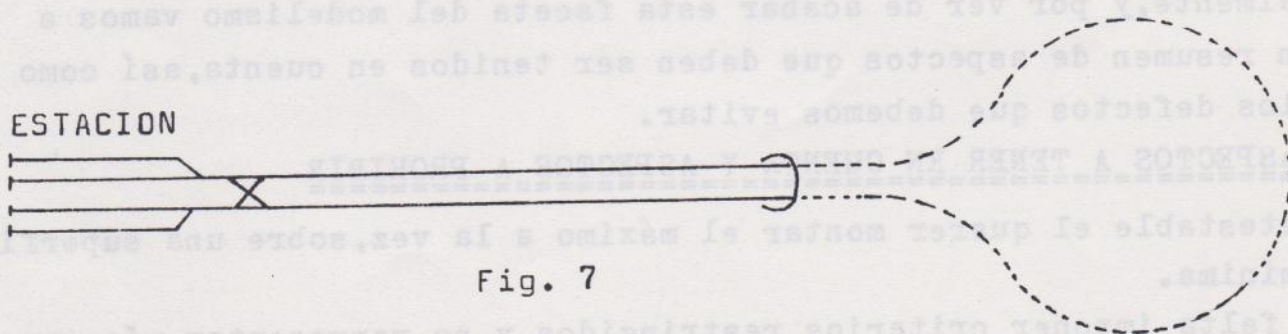


Fig. 7

TRAZADO LINEAL CON ESTACION EN 'Y' (Figura 8)

Es ésta una suma de soluciones vistas con anterioridad, pues a un trazado lineal incorporamos por un extremo la solución de las figuras 2 y 3, vista mas arriba y tambien comentada en la figura 5-B. Por otra parte, incorpora la raqueta vista en el apartado anterior. Como ya se dijo al principio que el ideal era raramente posible, los puntilleros diran que una composición que haya dejado la estación por uno de los



Fig. 8

dos túneles que dan acceso a la raqueta, reaparecerá obligatoriamente por el otro túnel. En resumen, las mismas ventajas e inconvenientes que los citados anteriormente.

Tipo maqueta: Modular o estantería

Tipo real de vía representada: estaciones de enlace.

Tipo de circulación: real en función del sujeto elegido.

EL DIVISOR ESCENICO (Figura 9)

Consiste esta disposición en levantar en la parte central del tablero un DIVISOR ESCENICO (muro). Esto no es sino una pantalla que nos divide la maqueta en dos mitades y, como consecuencia, en dos escenas distintas. El cambio será inmediato, pues de cada parte la profundidad escénica será recortada, e inmediatamente nos producirá el efecto de mayor longitud en el trazado.

Igualmente, el efecto de ovalo quedará atenuado, que es el objetivo que nos habíamos propuesto.

Se crearán, tanto de una parte como de otra, dos perspectivas totalmente distintas, que nos darán una diversificación de paisajes, así como unas desconocidas posibilidades de explotación ignoradas hasta ese momento.

Finalmente, y por ver de acabar esta faceta del modelismo vamos a ver un resumen de aspectos que deben ser tenidos en cuenta, así como aquellos defectos que debemos evitar.

ASPECTOS A TENER EN CUENTA Y ASPECTOS A PROHIBIR

-Es detestable el querer montar el máximo a la vez, sobre una superficie mínima.

-Hace falta imponer criterios restringidos y no representar más que algunas escenas, cada una homogénea y separada del espectáculo concurrente de sus rivales.

-Una perspectiva nunca puede contener más de una estación a la vez. Para resolver esto, es preciso introducir en la concepción de la maqueta o de la decoración de la misma, separadores naturales que la dividan en escenas distintas, no debiendo incluir en cada una de ellas más que una sola estación.

Si los límites del espacio no dan más que para una sola estación, -8-

(apartadero, enlace, apeadero, etc.) no hay más remedio que aceptarlo y representar solamente lo que decidamos.

-Igualmente, debemos tener en cuenta que, cada escena que representamos debe reproducir únicamente un lugar geográfico preciso.

-Ordenación racional de las actividades que pretendemos desarrollar.

Accesos y alrededores verdaderos. Así, nos fijaremos en:

- .Nada de depósitos en medio de los bucles, raquetas, etc.
- .Nada de estaciones monumentales con andenes ridículos.
- .Nada de refinerías, industrias, minas en medio de una aglomeración.
- .Nada de las siempre eternas iglesias góticas en medio de un paisaje rural.

-Cada elemento debe encontrar su lugar natural en una construcción lógica.

-La división de la maqueta en perspectivas distintas es esencial si uno desea enriquecerla con escenas diversas.

Creo que, con todo lo anteriormente expuesto queda suficientemente explicada esta parte del modelismo ferroviario referida a las diversas formas o tipos que puede adoptar el circuito, en función del tipo de tablero de que dispongamos, lease espacio disponible.

Es evidente que aquí no se dan todas las formas que puede adoptar un circuito; siempre existirá la forma particular que un aficionado pueda conferirle. Pero sí se han mostrado las más habituales; y es que, muchas de las no citadas son meras variantes o composiciones de las sugeridas.

También resulta obvio que la panacea raramente se encuentra y, en la mayoría de los casos, no deja de ser un continuo experimentar con diversos circuitos.

Pero también es cierto que, con la lectura de lo aquí expuesto -y de libros sobre el tema- podemos mejorar nuestro circuito, e incluso, si no lo hubiéramos realizado aún, podremos planificarlo con mejor conocimiento, sin caer en absurdas situaciones.

Para finalizar, me permito incidir en la frase citada al principio de este trabajo: MODELISMO=PERSEVERANCIA.

Dénia, 1' estiu de 1.987

EL DIVISOR
ESCENICO

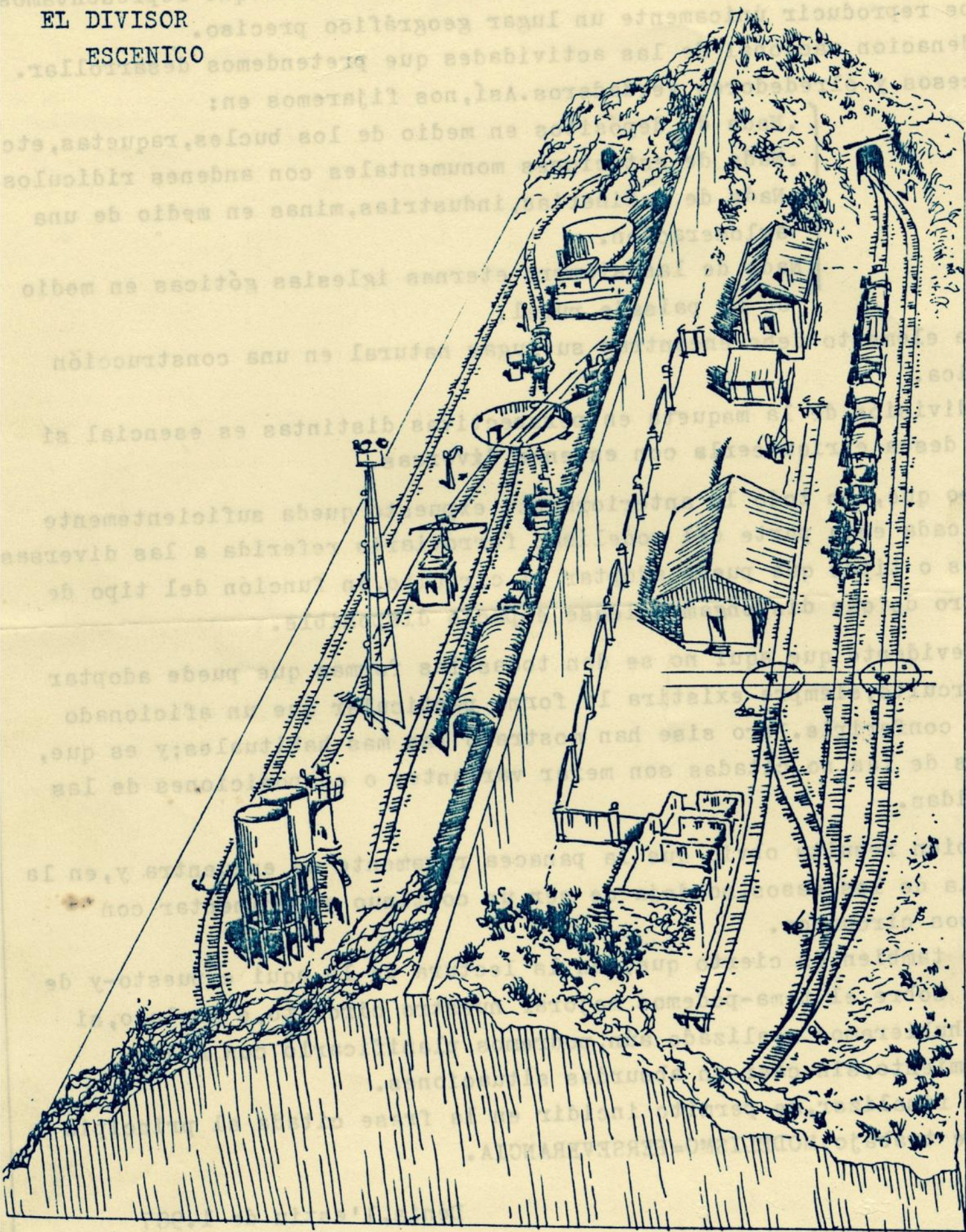


fig 9