

NUESTRAS ESTACIONES

La estación de la Balanzona



La línea de Córdoba a Belmez se abre en 1873 y cuatro años después la adquiere la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces debido al quebranto económico que padecía, al igual que otras tantas empresas ferroviarias surgidas durante la fiebre expansiva de este medio en la segunda mitad del siglo XIX.

Las deficiencias de explotación que arrastraba desde su nacimiento hacen que se intente su mejora añadiendo alguna parada para el cruzamiento de los tre-

nes y para cumplir una disposición contenida en el artículo 6º del Pliego de Condiciones Generales aprobado el 15 de febrero de 1856, en el que se “imponen terminantemente a las líneas explotadas por una sola vía, el establecimiento de apartaderos que no disten más de 12 kilómetros uno de otro”.¹

A lo largo del verano de 1890 se acomete la empresa de construir éste y otro

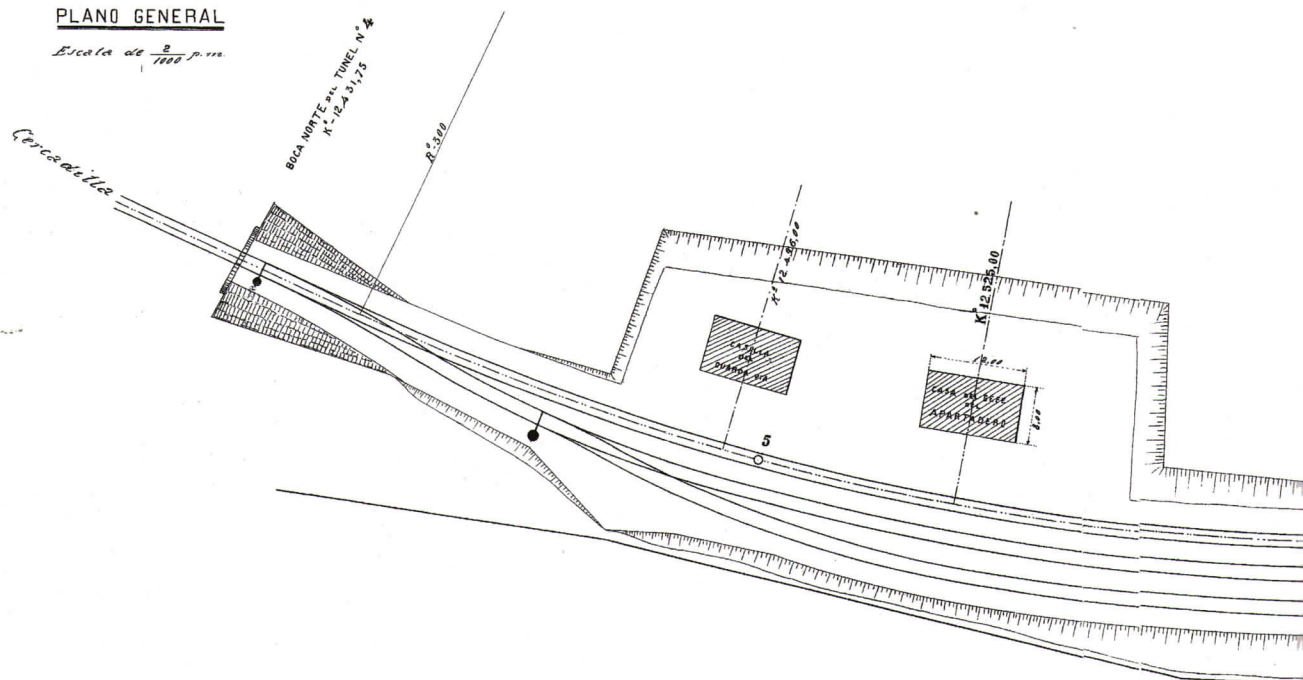
Medio derruido por la acción del tiempo, el edificio de viajeros aún se mantiene milagrosamente en pie. Obsérvese que debe ser una de las pocas estaciones del mundo que no tiene andén, al menos uno cuyo uso sea el convencional. El parapeto entre la explanada delantera y la vía tiene alguna pequeña apertura con escalones para poder tomar el tren directamente desde el nivel de los raíles.

¹ Documento A 212/12 del Archivo Histórico Ferroviario.

Autor:
José Antonio Ortega
Anguiano

PLANO GENERAL

Escala de $\frac{2}{1000}$ p.m.



LÍNEA DE CORDOBA A BELMEZ

PROYECTO DE APARCADERO A CONSTRUIR EN LA BALANZONA EN EL K° 12,525,00

apartadero más en los tramos finales del trazado, lo que obliga a la compañía a ubicarlo a la salida del túnel número 4, el más largo del recorrido, al que se conoce como de La Balanzona por estar en los terrenos de la finca rústica de ese nombre. Forzosamente, la estación que se construye en los meses siguientes, justo a la salida de la boca nordeste, lle-

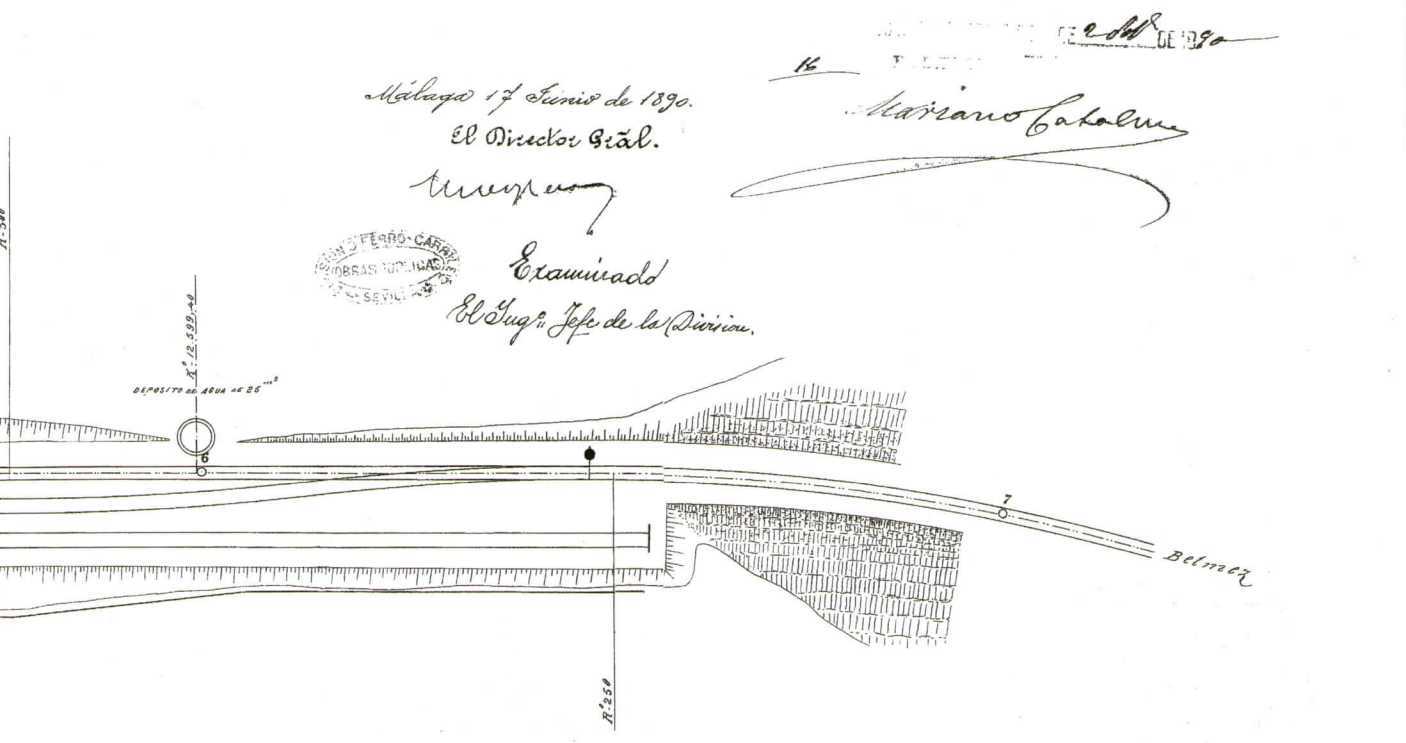
vará la denominación de ese topónimo, como ocurriera tantas veces a lo largo de la historia del ferrocarril.

Aunque en el plano de planta presentado el 17 de junio de ese año a la División de Ferrocarriles de Sevilla del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos para su

Plano general y perfil longitudinal de la estación en su primera etapa de servicio. Su playa de vías es muy corta. Entre el hectómetro 5, situado junto a la casilla del guardagujas, y el siguiente, ubicado ante el depósito de agua, como es natural, sólo hay cien metros.

El modelo de vías y obras del resto de la línea, modificado parcialmente aunque no en lo fundamental, se muestra repetido una vez más en la casa del guardagujas de La Balanzona.





aprobación no figuran más edificios que el destinado a la vivienda de un guardagujas y otro más de idénticas características al de viajeros, que se repite en el resto de la línea, con los años, se fueron añadiendo otros cuatro más para paliar las deficientes condiciones en las que vivían los ferroviarios a los que en muchos casos se alojaban con sus familias en simples vagones cerrados estacionados en vías muertas; un problema que fue asumido y denunciado a la Administración por la propia Compañía

de Andaluces, cuando aquella no daba su rápida aprobación a los proyectos de mejora que le presentaba al organismo ya citado.²

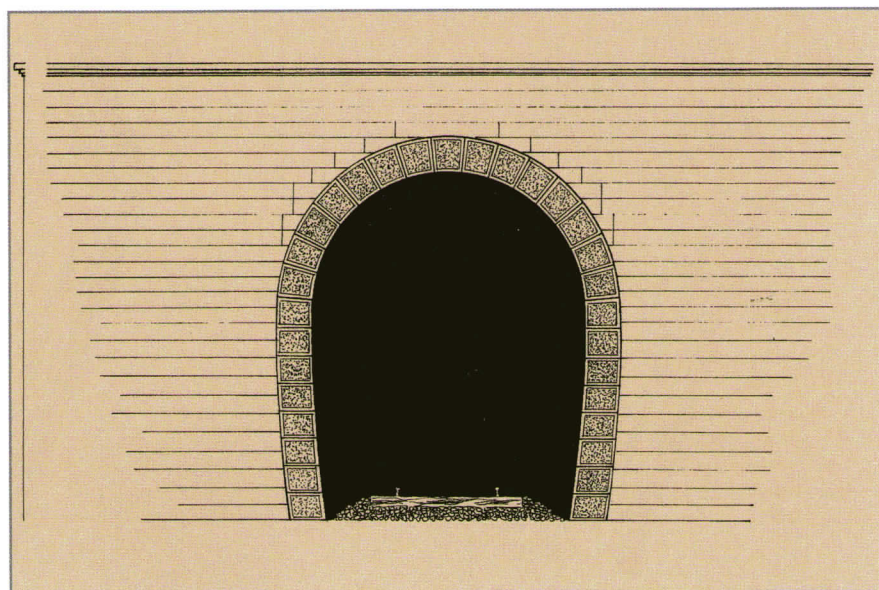
El depósito de agua de veinticinco metros cúbicos que se sitúa en el P.K. 12,599, es idéntico al mostrado en el artículo "El problema del agua en el ferrocarril" en la página 46, ilustraciones 5ª y 5b, ya publicado en nº 9 de esta revista. También en ese mismo trabajo, en la página siguiente, se inserta la ilustración

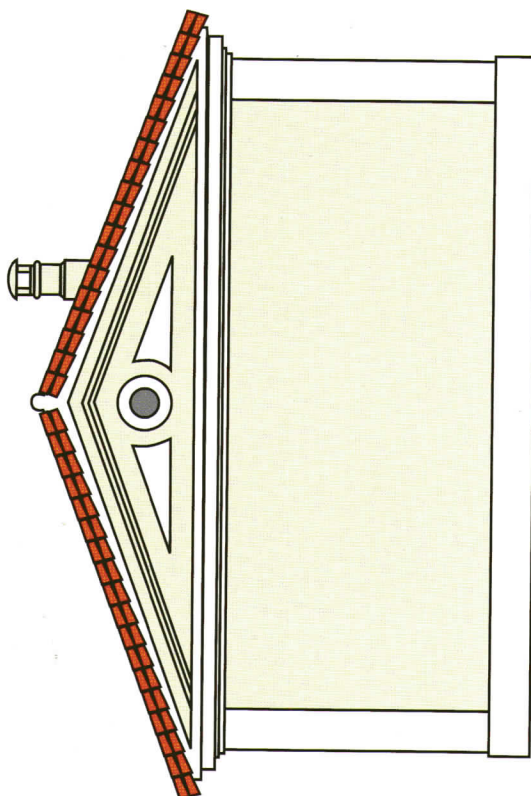
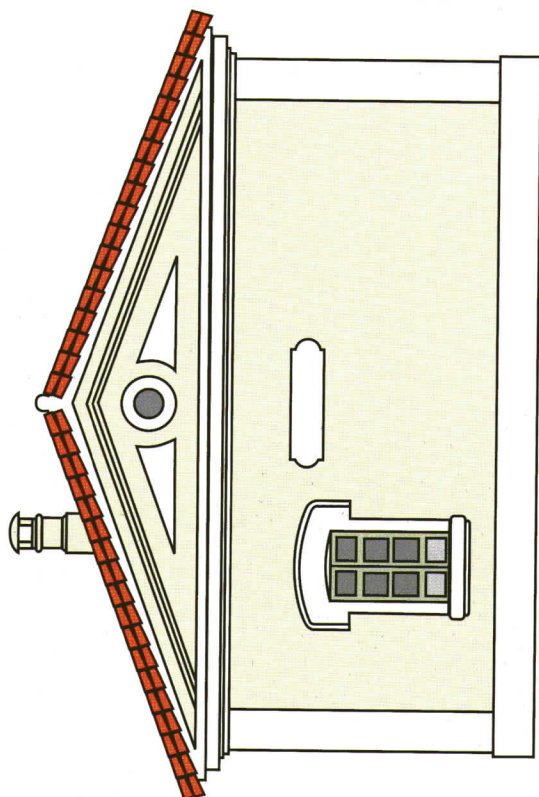
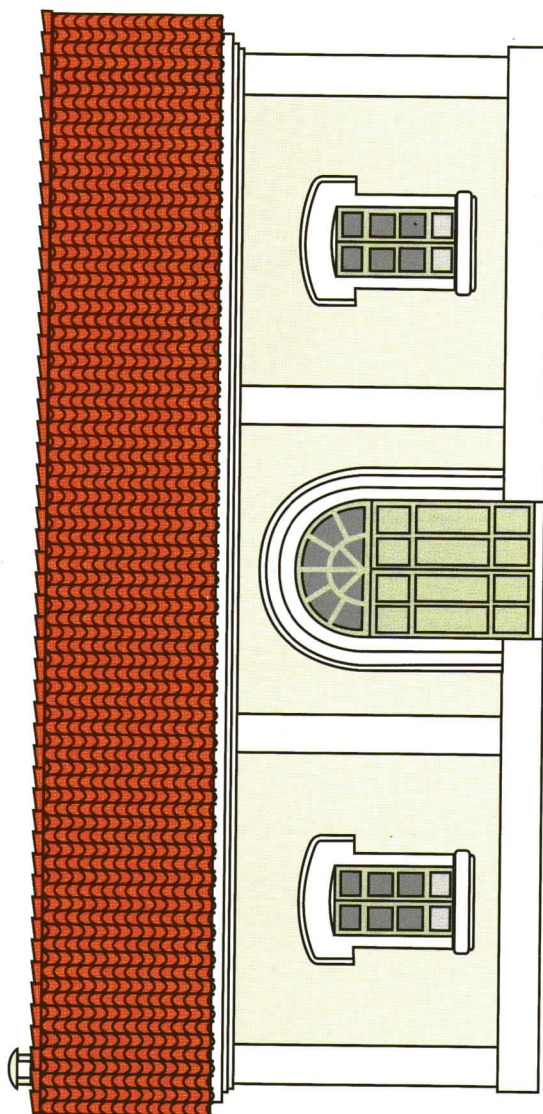
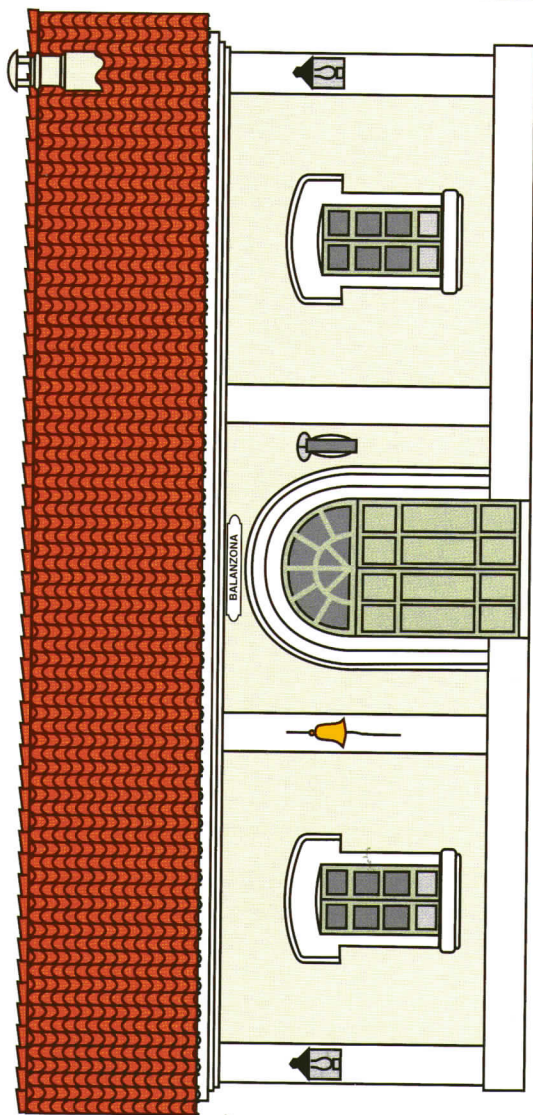
número 6, que corresponde a un depósito que se instaló frente a la casilla que se levanta en el P.K. 12,496.

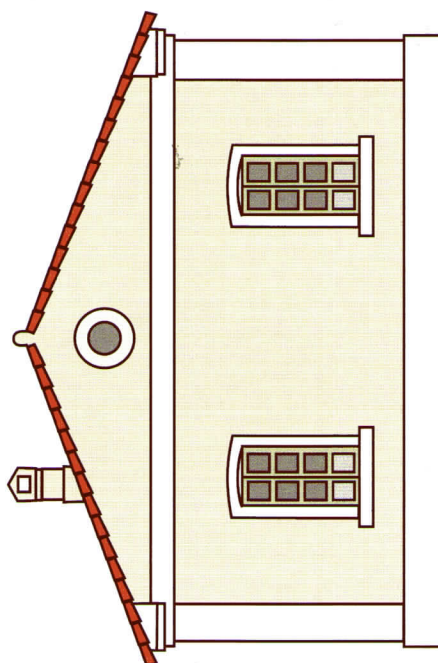
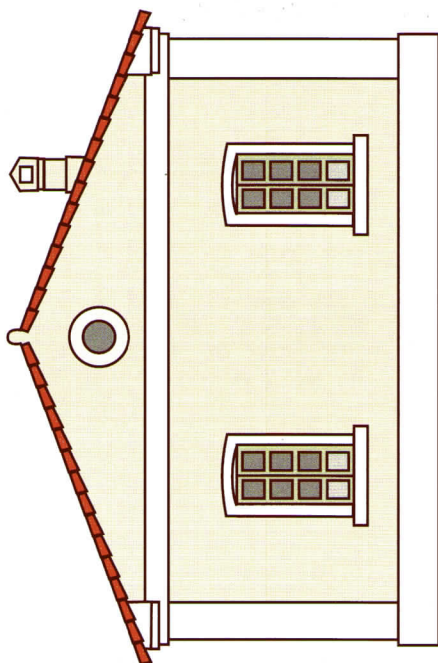
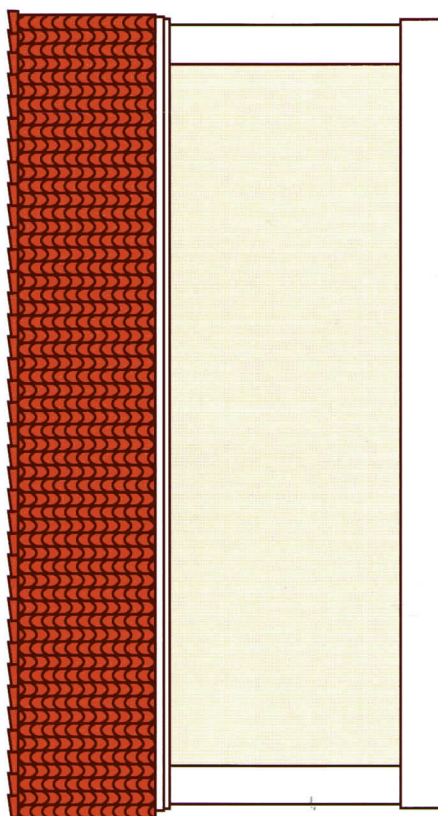
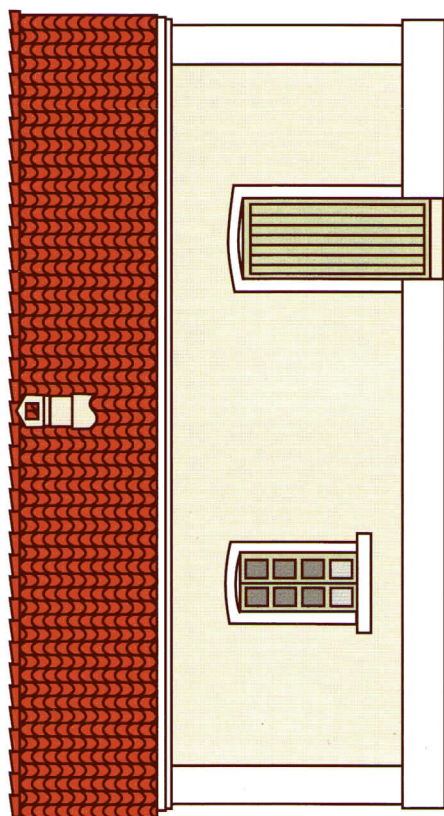
Mediante el perfil longitudinal que puede apreciarse en la parte baja del plano general, se advierte que esta estación deberá ser reproducida con una parte de su trazado viario en rampa, ya

² Documento A 18/6 del Archivo Histórico Ferroviario.

La portada de hormigón de este túnel es distinta a las realizadas a partir de piedra calcárea blanca y roja de molinaza con las que se unificó el diseño de las erigidas para casi todos los demás oradamientos subterráneos de la línea, prueba de su levantamiento posterior, quizás en un año indeterminado del siglo XX. Su presencia en la embocadura de la estación le confiere un inusitado protagonismo dentro del entorno real de la estación y en una posible maqueta.

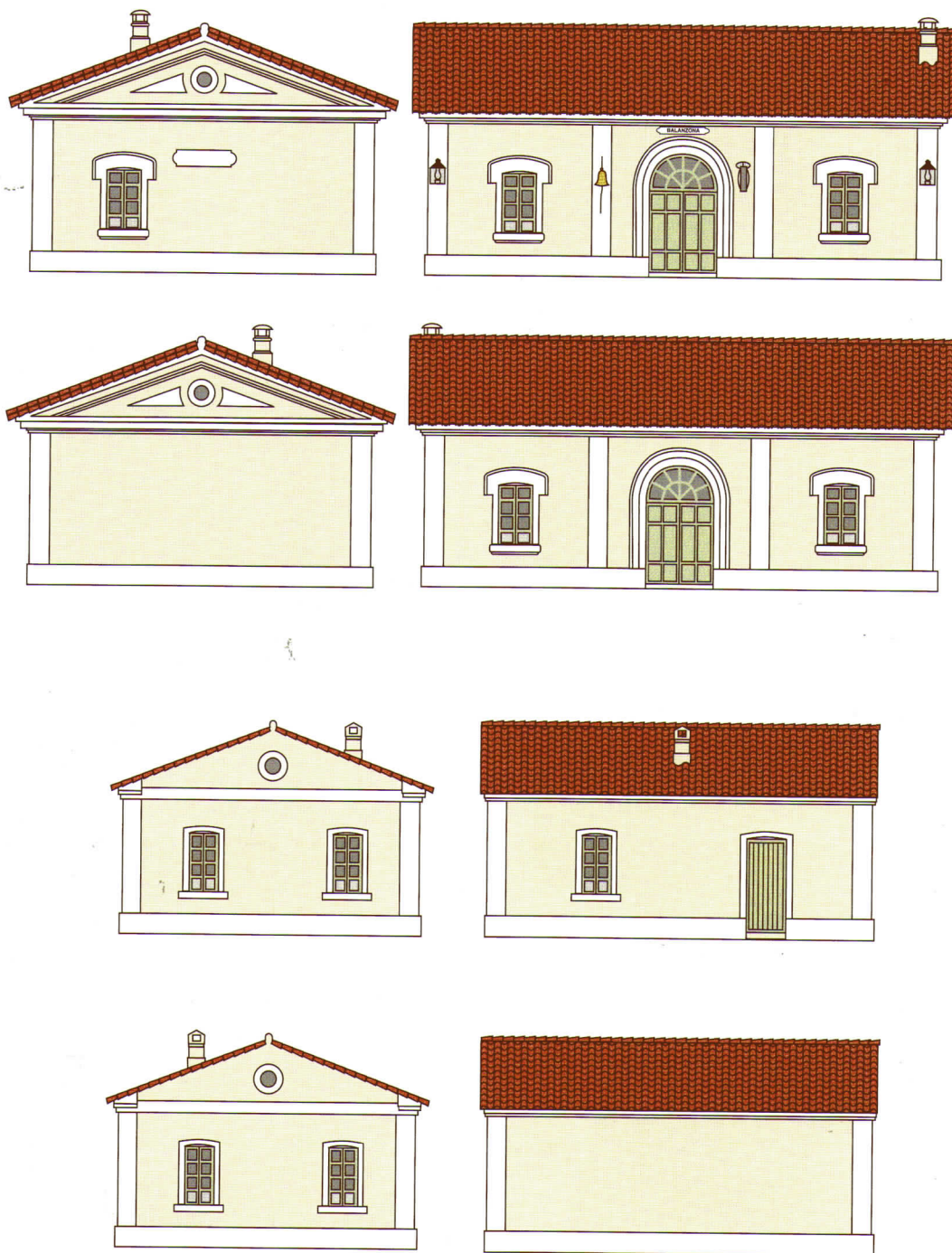






Pág. anterior: Plano del edificio de viajeros que presenta ligeras modificaciones sobre el resto de los otros construidos cuando se inaugura la línea trece años antes.

Plano de la casa del guardagujas, que en un principio debió de acoger a dos agentes y a sus familias y que con las ampliaciones habidas a lo largo de los años, acabó sirviendo a una sola, como corresponde a un habitáculo tan exiguo.



que la extraordinaria dificultad del mismo impusieron que tan sólo en este tramo pudiera ser ubicada esa parada, por lo que debió ceñirse de ese modo a la boca del túnel.

Posteriormente, en años indeterminados del siglo XX, su playa de vías fue modificada, extendiéndose su longitud

hacia el lado de Belmez, hasta alcanzar el doble de la que figura en este plano.

Las especiales condiciones en que fue construida, a la salida de la boca de un túnel, con parte de su trazado en rampa y en una curva y contracurva, con los edificios casi empotrados en un corte del abrupto terreno de sierra, careciendo de

un andén convencional, con su vía principal convertida, años después, en una vía de seguridad enarenada, etc., y el hecho de estar emplazada en un lugar recóndito sin un camino propio mediante el que llegar, le convierten en un maravilloso motivo para ser reproducido y ver correr las máquinas de vapor y los pequeños vagones de finales del siglo XIX. ■

El cocherón de locomotoras

La construcción de edificios (escala H0)

Modelismo práctico

Texto e ilustraciones: Pierre Lherbon



DETALLE DE LA PARTE TRASERA DEL EDIFICIO.



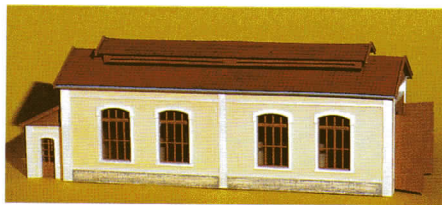
EL COCHERÓN

En el nº anterior de Paso a Nivel, sentamos las bases para la construcción de edificios. Hoy abordaremos la ejecución de un cocherón para una locomotora. En sucesivos números, iremos completando nuestra maqueta con la construcción de una estación de viajeros y un edificio de mercancías.

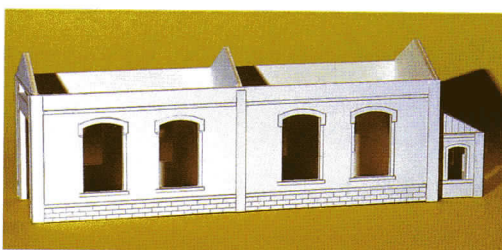
Los muros y la estructura

El estilo general de la construcción incorpora materiales muy clásicos. Los muros están hechos en cartón pluma de 3 mm de espesor. Con la ayuda de piezas de papel Bristol y en cartón gris, vamos a fabricar los refuerzos de la obra (piezas 17 a 24 y 26 a 34). Grabando una hoja de Bristol, vamos a reproducir los zócalos en piedra (piezas nº 37 y 38) y los elementos imitando la madera de la estructura. En cuanto a ésta, hace falta

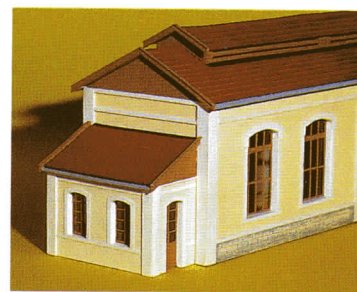
prever la rigidez del edificio y asegurar la estabilidad de los muros laterales. Para responder a esta necesidad, se ha insertado un refuerzo en el interior de la construcción. Ello permite establecer el nexo elemental entre la techumbre y los muros del cocherón. Encontraremos el perfil de éste (pieza nº C) marcado con el trazado dibujado (en punteado rojo) en la pieza nº B. Otro punto importante es el concerniente al refuerzo exterior de los ángulos.



El cocherón para una máquina.



El ensamblado del edificio ha terminado. La etapa siguiente es la pintura.



En la trasera, el cocherón dispone de un local anexo.

cara y la simulación de las tablas de madera sobre la otra cara.

La techumbre

En relación a la gran dimensión del edificio, la techumbre va a requerir más trabajo que el cuerpo principal. Empezaremos por recubrir las piezas nº 1 con tejas. Después de pintado, podemos fijar las dos piezas nº 1 sobre el edificio. Para que se sostenga y darle rigidez al tejado, emplazaremos un refuerzo bajo las dos piezas nº 1, por el interior del cocherón. Este afianzamiento está realizado con una tira de cartón pluma plegada en dos con la ayuda de un cúter: cada trozo del refuerzo viene a apoyarse contra una pieza nº 1. Seguidamente, pueden colorearse ya las cornisas (piezas 6 + V), el caballete y los canalones. Para hacer el segundo nivel de la techumbre, se pegan las piezas nº 3 + H + J, después de pintadas. El montaje (3 + H + J) deberá encastrarse sobre las dos piezas nº

1. A continuación, dotaremos de tejas a las piezas nº 2 y procederemos a su pintado; después, encolaremos las piezas nº 2 sobre un refuerzo de cartón pluma antes de que se las emplace sobre el montaje (3 + H + J). Sólo resta, para completar el trabajo, que instalemos el caballete y las cornisas (5 + W). La finalización total se consumará cuando peguemos una tira nº Y junto a las piezas nº 3. Para el anexo trasero, la pieza nº 4 provista de sus tejas deberá ser puesta sobre los muros. Las cornisas 7 y 8 serán implantadas lateralmente.

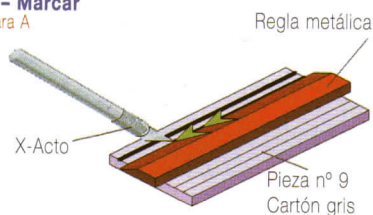
El interior del cocherón

Con los grandes vanos que posee, el interior del cocherón está muy iluminado y los menores detalles son visibles. Por ello, utilice el patrón 25, que encontrará en la plancha C.

LAS GRANDES PUERTAS

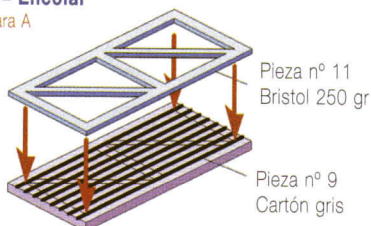
A - Marcar

Cara A



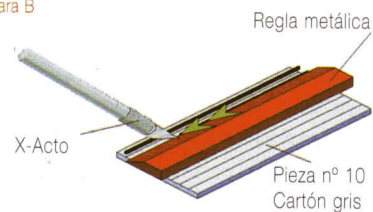
B - Encolar

Cara A



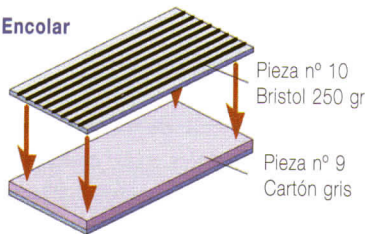
C - Trazar

Cara B



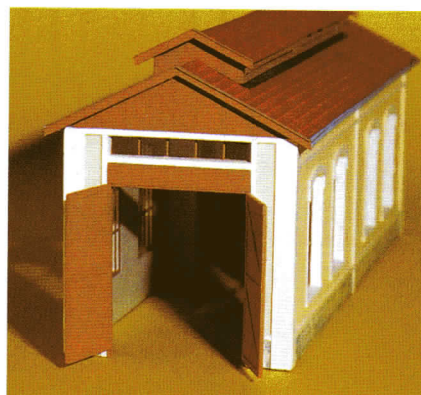
D - Encolar

Cara B



Trabajo

- A - Marcar con un cúter las uniones de las tablas de la puerta (Cara A, pieza 9).
- B - Encolar los montantes en "Z" sobre cada puerta (Piezas 11 y 12).
- C - Trazar con el cúter las uniones de la puerta. (Cara B, pieza 10).
- D - Encolar la pieza nº 10 sobre el revés de la pieza 9.



En la fachada, las dos grandes puertas encuadran la entrada de las locomotoras en el cocherón.

Utillaje - Material

- Cola en tubo
- Piezas nº 9 en cartón gris
- Piezas 10, 11 y 12 en Bristol
- Cúter para grabar
- Regla metálica

Trabajo

A – Adornar el exterior de las aberturas.

B – Muros D: encolar los elementos de mampostería (piezas 17, 18 y 29).

C – Sobre el costado A, encolar los elementos 30, 31 y 33, después los elementos 39 a 42.

D – Sobre el costado B, encolar los elementos 31, después los elementos 39.

E – Ensamblar los cuatro muros A-B-C-D.

F – Realizar los cuatro ángulos plegando las piezas nº 35.

G – Ajustar y encolar después los elementos de mampostería 28 y 32 sobre los ángulos 35.

H – Ajustar y encolar después los zócalos de piedra 37 y 38.

I – Incorporar la pieza nº 3 para dar rigidez a la estructura del edificio.

J – Encolar el elemento 41 sobre el muro F.

Utillaje - Material

Cola en tubo

Perfiles de cartón gris 1 mm

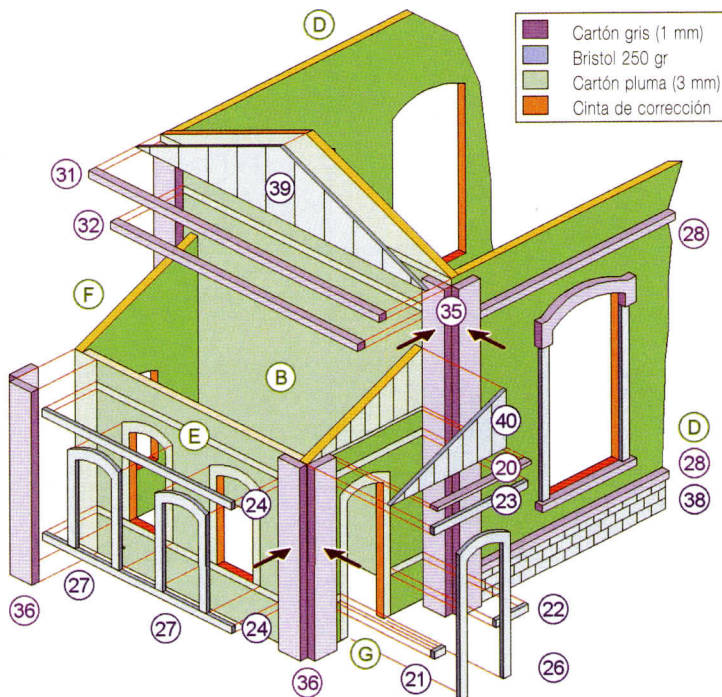
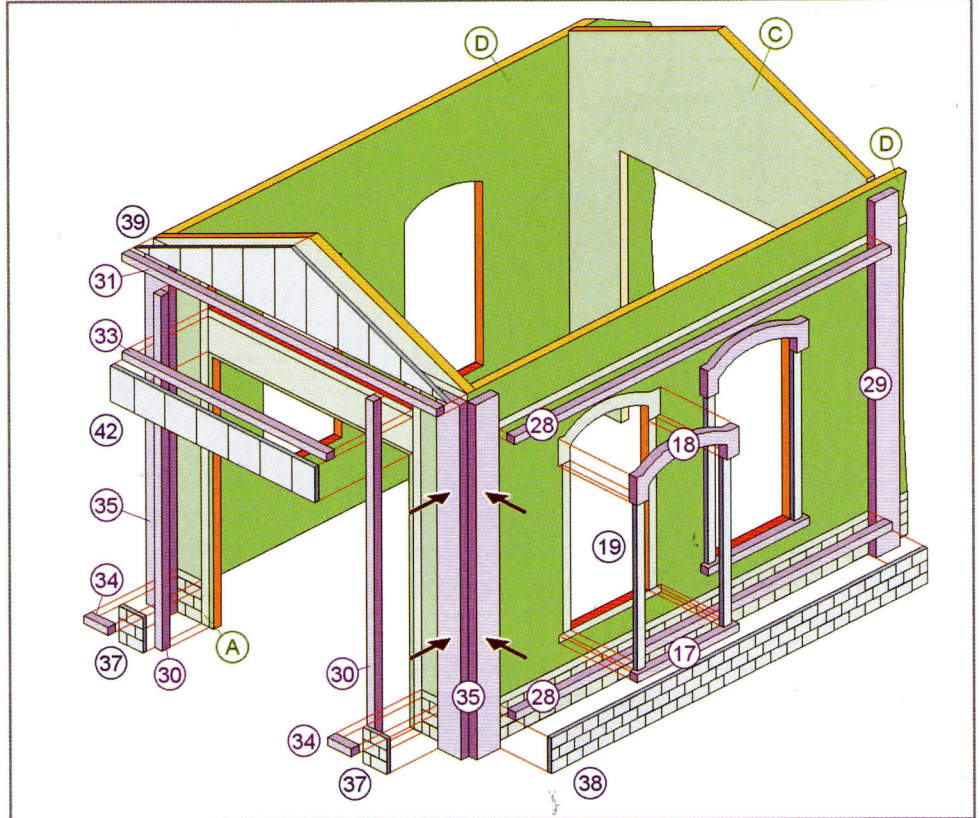
Perfiles de papel Bristol 250 gr

Muros de cartón pluma 3 mm

Cúter – Regla metálica

Portaminas – Tijeras

Lima de ángulos para ajustar



K – Encolar el elemento 40 y la moldura 26 sobre el muro G.

L – Unir los tres muros E, F y G; después encastrar el anexo de la trasera sobre el muro B.

M – Realizar los dos ángulos plegando las piezas nº 36.

N – Ajustar y encolar después los elementos 20, 21, 22, 23 y 24.

Ñ – Alinear y encolar después los elementos 27 sobre los rebordes de las ventanas 23 y 24.

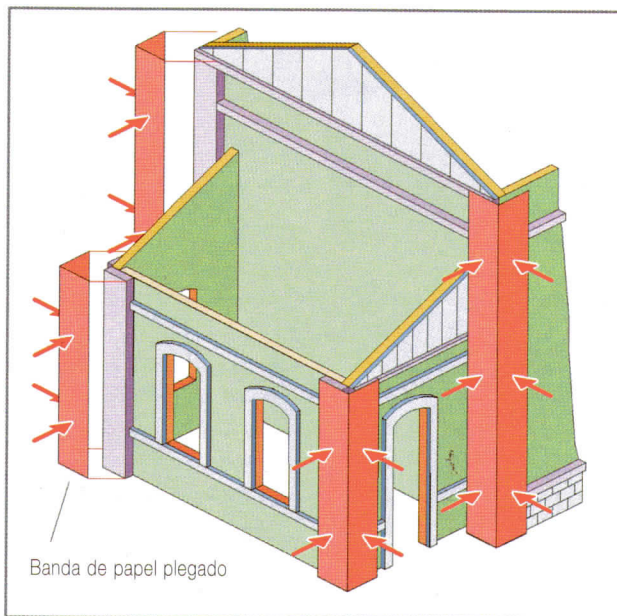
EL ACABADO DE LOS ÁNGULOS

Utillaje - Material

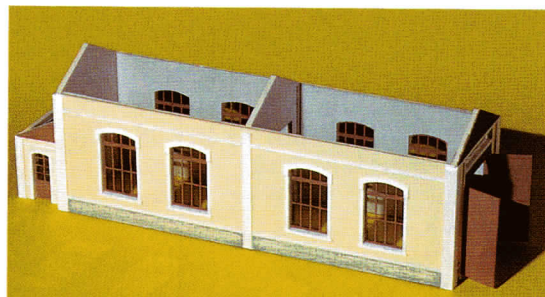
Cola en barra
Papel 80 gr
Portaminas
Cúter para plegar
Regla metálica
Tijeras

Trabajo

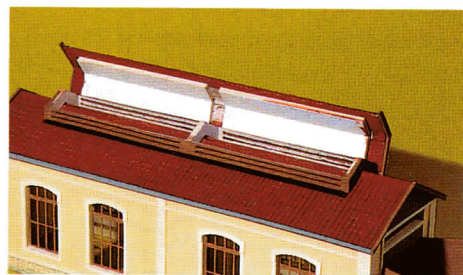
- A - Recortar una banda de papel del largo del ángulo (medir con una regla sobre el edificio).
B - Plegar la banda utilizando una regla y el cúter.
C - Ajustar las bandas, según la altura de cada ángulo, con un par de tijeras.
D - Encolar cada banda sobre el edificio, con ayuda de cola en barra.



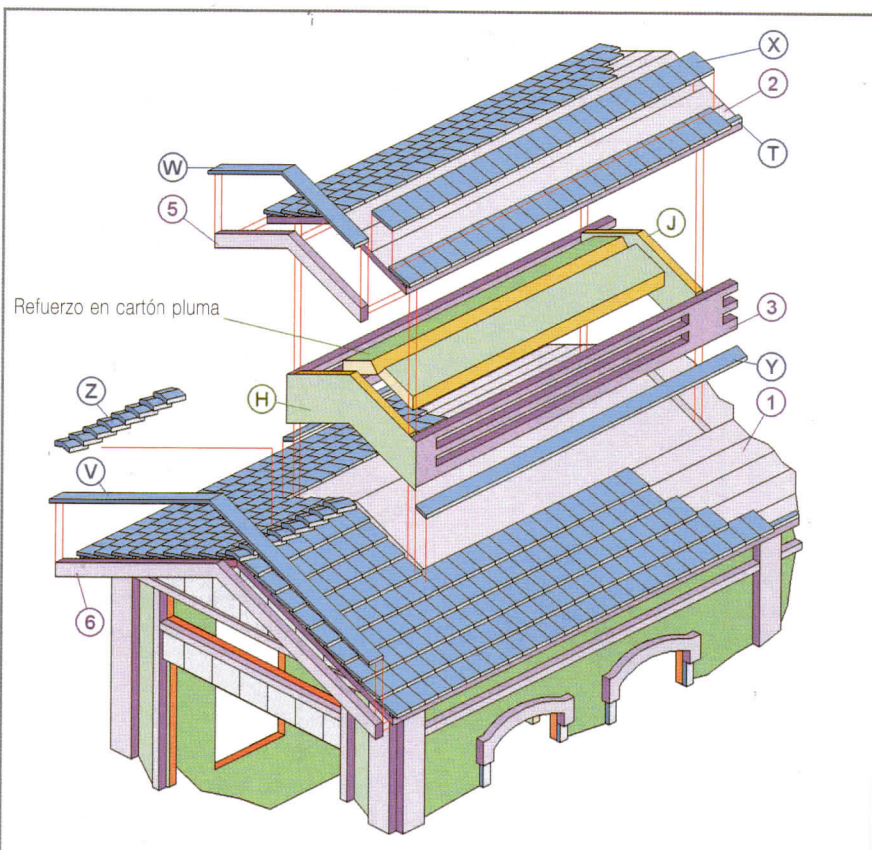
Pintar el edificio antes de comenzar los trabajos de la techumbre.



Detalle de refuerzo en cartón pluma a emplazar bajo el ensamblaje de las piezas nº 1 y 2.



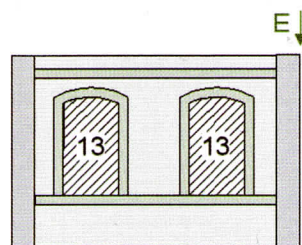
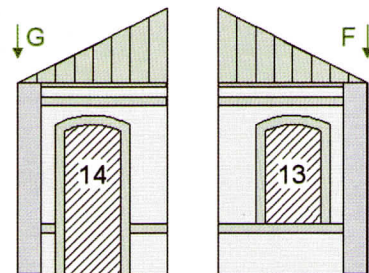
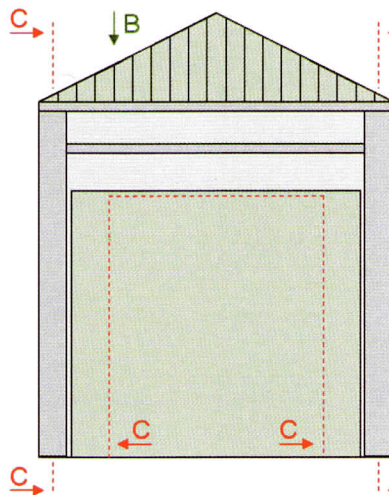
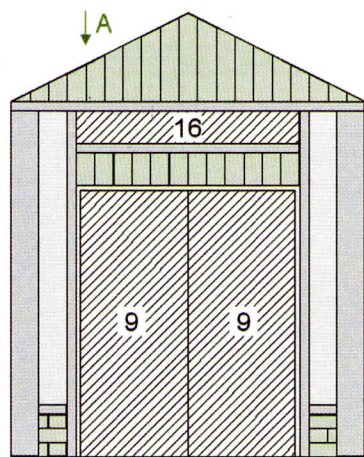
EL ENSAMBLAJE DE LA TECHUMBRE



Trabajo

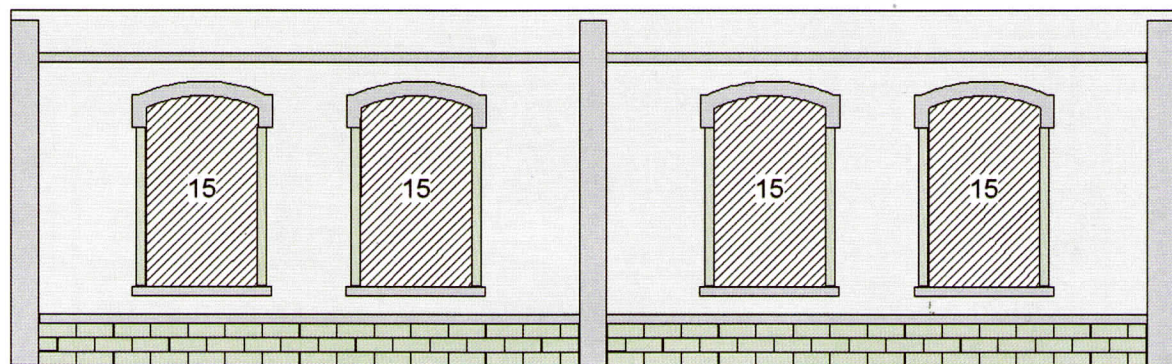
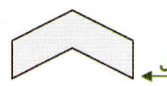
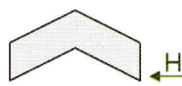
- A - Recubrir las piezas 1, 2 y 4 con filas de tejas.
B - Pintar y después encolar las piezas
C - Pintar y después encolar el conjunto (H-J-3).
D - Pintar y después encolar las piezas nº 2.
E - Pintar y después encolar las cornisas
F - Efectuar la terminación Y y Z.

A - CARTÓN PLUMA (3 mm de espesor)

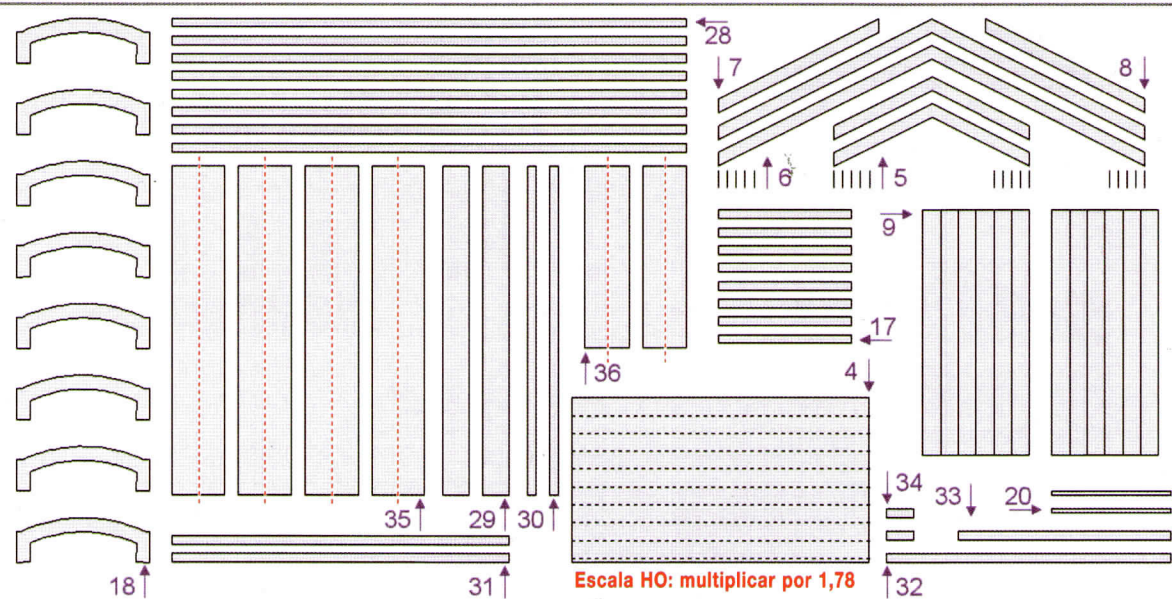


Escala HO: multiplicar por 1,78

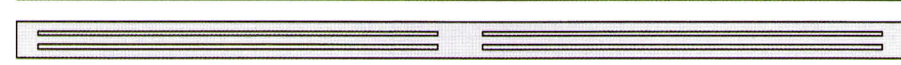
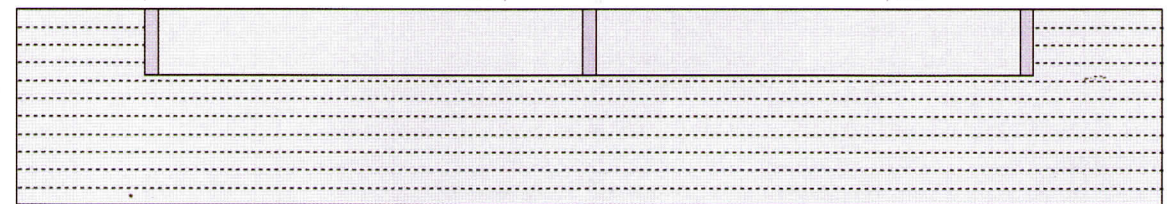
Reproducir dos veces



B - CARTÓN GRIS (1 mm de espesor)



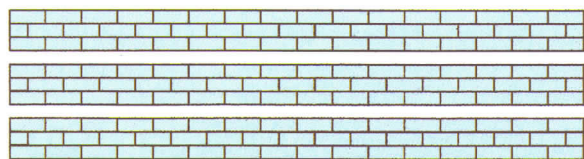
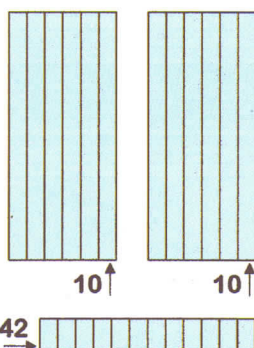
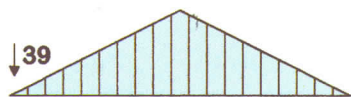
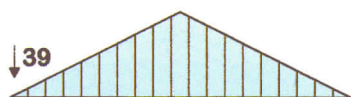
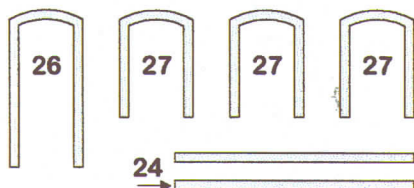
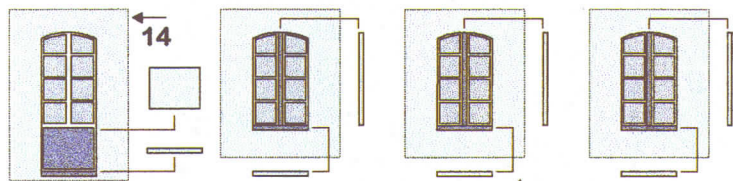
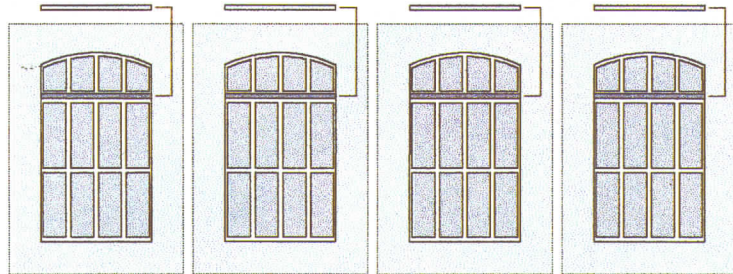
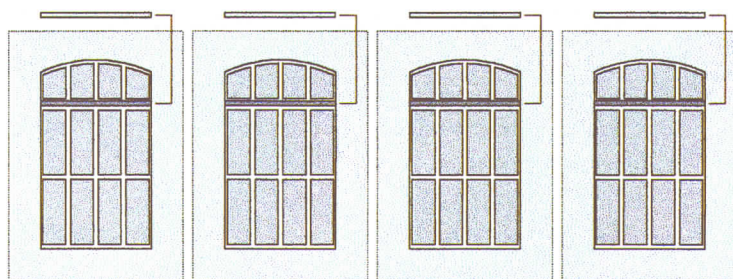
Escala HO: multiplicar por 1,78



Reproducir dos veces

Reproducir dos veces

Reproducir dos veces

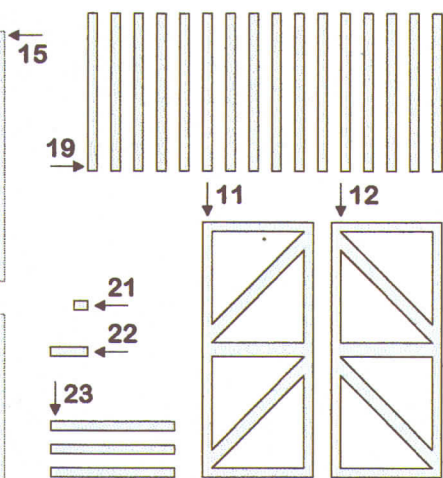
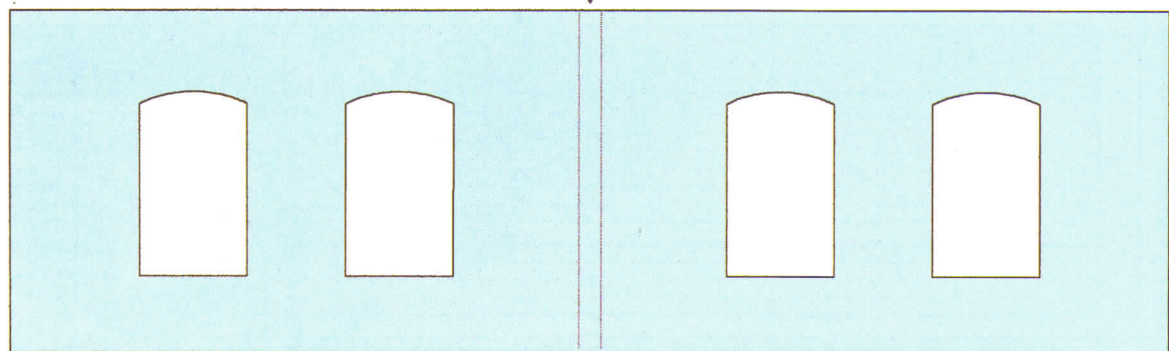


37 Para colocar sobre el edificio



Reproducir dos veces

Emplazamiento de la pilastra adosada (Pieza nº C)



Escala HO: multiplicar por 1,78

