

Estación de Sant Jordi Desvalls en HO

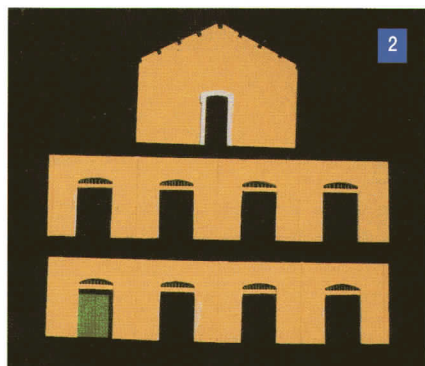
Modelismo práctico

“Erase una vez, una estación de una línea importante que unía su país con el resto del continente. Pero su suerte cambió, su personal la dejó sola, después también su compañía la abandonó a su suerte”.

Esto, que podría ser el inicio de un cuento, no lo es. Es la cruda realidad a la cual, por desgracia, RENFE nos tiene tan acostumbrados. Todo aquello que le sobra por que ya no le es rentable o lo desgaza, o lo abandona a su suerte. Esta situación es la que me llevó a reproducir la estación de Sant Jordi Desvalls a escala H0, para así, de algún modo preservarla antes de que desaparezca por completo. En los últimos 3 o 4 años que he ido visitándola asiduamente para fotografiarla desde todos los ángulos, tomar apuntes, dibujos, medidas etc... La he visto degradarse a pasos agigantados. Yo en cambio la he querido conservar en un estado digno, usada, vieja, pero digna.

Despiece de las paredes de los dos edificios principales, Edif. de Viajeros y almacén de mercancías, con puertas y ventanas ya vaciadas.

Los muros del almacén con la primera capa de pintura y pruebas de los cercos de puerta y de una puerta del almacén.



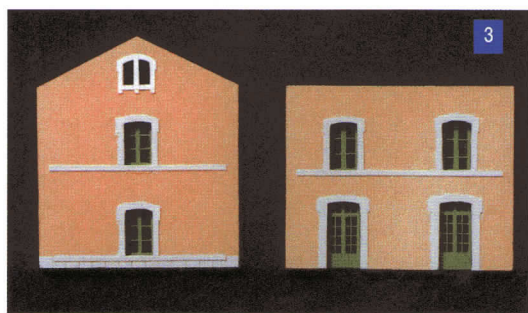
Autor: Ricard Mocholí Pérez.

Ganador en la categoría de modelismo del I Concurso de artículos para aficionados. *Railwaymanía/Paso a Nivel*

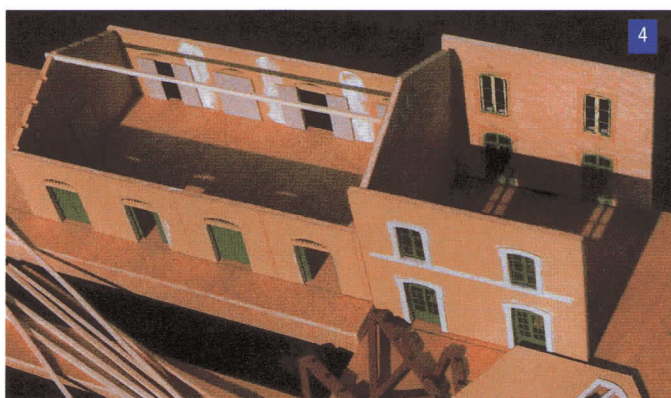
CUADRO DE MATERIALES:

Madera contra chapado de 4 mm.
Plancha lisa Evergreen de 1 mm.
Varilla Evergreen de 1 mm.
Plancha de Teja de Aneste o similar (Edif. viajeros)
Plancha de teja de Mabarr o similar (Edif. almacén)
Lija de grano fino
Cúter y cuchillas varias
Limas y limatones
Cola blanca de carpintero
Pegamento de modelismo y pegamento rápido
Escuadra y regla metálicas
Otros: cartón, cartulina, maderas de reciclaje, bombillas, acetatos de embalajes y cualquier material que tengamos a mano y le encontremos alguna utilidad, hay que experimentar, hay que imaginar.

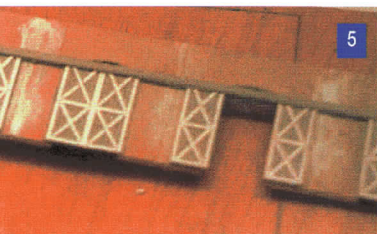
Haciendo un poco de historia, la estación de Sant Jordi Desvalls está situada en la provincia de Girona, en la línea Barcelona Portbou e inaugurada el 27 de Octubre de 1877. Este edificio es original de la línea, del tipo llamado definitivo, según estaban previstos a partir de la estación de Girona hasta Portbou. Desde el momento en que se proyectó este tramo de la línea que comprendía de Girona a Figueras, la de Sant Jordi, fue designada



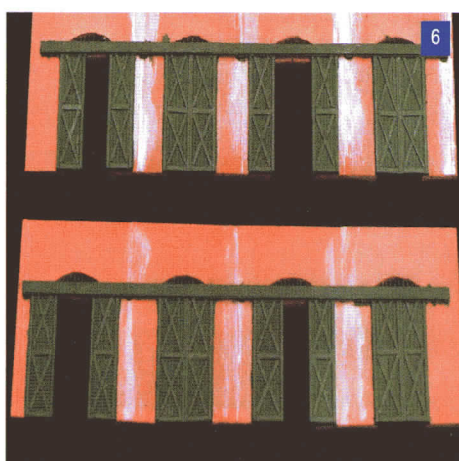
La fachada principal del edif. de viajeros y un lateral, ya con puertas y ventanas, con sus cercos ya colocados, y pruebas de los zócalos.



Todos los muros menos uno, montados en seco y algunas piezas más como las vigas y los soportales de estas.



Proceso de construcción de las puertas del almacén por dentro.



Las puertas ya pintadas.



Las mismas puertas ahora vistas por fuera. En estas dos ultimas fotos se aprecian los cortes masillados de los dos muros, para ajustarse a la escala exacta.

como una de las cuatro estaciones de segunda categoría junto con cuatro más de tercera y Figueras de primera. En este tramo en el cual la mayoría eran edificios provisionales de una sola planta, a día de hoy, siguen en la misma provisionalidad, clausurados en su gran mayoría o derribados. Solo en Sant Jordi Desvalls y Llança se construyeron los edificios definitivos. En principio, todas las estaciones contaban como mínimo con una vía apartadero y una vía muerta para carga y descarga de mercancías, además de una vía principal que más tarde se desdoblaba. En su momento de mayor esplendor hacían su parada más de 10 trenes al día, principalmente de pasajeros. Pero desde el momento en que fue incluida dentro de los planes de Renfe de reducción de material el tránsito y sobre todo el de mercancías, fue a menos. En los años 60, la importancia de la estación había disminuido notablemente y finalmente quedó fuera de servicio. Actualmente, Sant Jordi es apeadero sin venta de billetes y tienen parada cuatro regionales al día: dos en sentido Barcelona-Portbou y otros dos en sentido inverso.

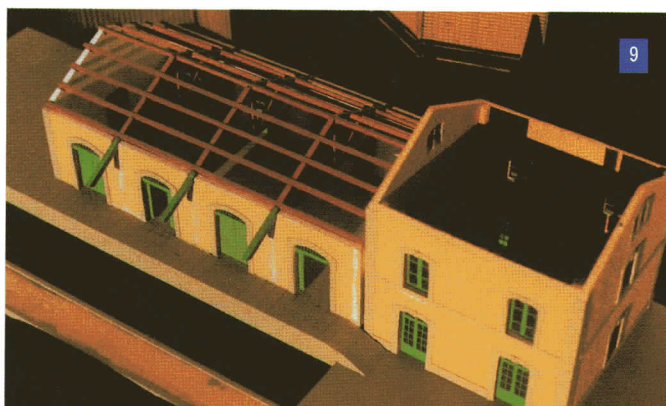
Pero vayamos a lo que realmente nos interesa, explicar como se ha llevado a cabo la construcción de la estación en escala 1:87.

Para empezar, decir que el 99% de los materiales empleados son procedentes de reciclaje, recuperaciones y restos de otros montajes. El material principal es la madera y toda la utilizada para las paredes de los edificios, los andenes y muelle, procede de una plancha de 4 mm. de una trasera de armario desguzado. Como se puede ver en la foto 1, se dibujó sobre ella el perfil de las paredes, puertas y ventanas, para luego cortar y vaciar. Las paredes se cortaron con la ayuda de una escuadra para lograr unos ángulos perfectamente rectos. Para darles textura, se cubrieron después con papel de lija de grano fino de una antigua compra en un todo a cien y que, por casualidad, era de un tono muy parecido al que debían ir pintadas las fachadas de los edificios (foto 2). En ella se pueden ver también las pruebas de un marco de puerta hecho con cartulina, y de una puerta del almacén confeccionada con cartón gris, de ese que llevan los blocs de notas en la parte de atrás como refuerzo. Previo rayado con un objeto punzante pero no cortante (puede ser un lápiz afilado), se simulan los listones que componen la puerta. Como las pruebas fueron satisfactorias, en la foto 3 ya se pueden ver la fachada principal y una lateral a punto de recibir la pintura, con todos los dinteles, jambas

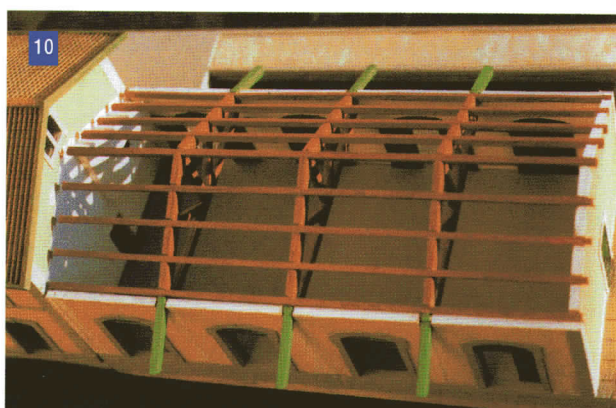
de puertas, ventanas ya colocadas y parte de los zócalos. Las puertas y ventanas del edificio de viajeros están hechas con plancha y varilla de 1 mm. de Evergreen sobrante de otro montaje y los cristales, del acetato procedente de unos fascículos, por supuesto ferroviarios, que traían piezas para montar. En la foto 4, montaje en seco (sin pegar) donde ya se puede ver la forma de la construcción y varias piezas pendientes de colocar, como los soportales de las vigas que también se dibujaron sobre la madera y cortaron de una sola pieza con un cúter. Las vigas del tejado del almacén, están hechas con la madera de unas cerillas largas para encender las barbacoas que se venden en los todo a cien o en los bazares chinos. Todas las vigas cumplieron su primer cometido: encender varias barbacoas. Eso sí, procurando que ardieran lo justo para que no se quedaran cortas. En la misma foto, también se puede ver la plataforma compuesta por el muelle de carga, el andén de la estación y el tramo final de la vía muerta de carga y descarga, que en conjunto forman la base de los edificios. Las fotos 5, 6 y 7 muestran tres momentos de la construcción de las puertas del almacén, detalladas por fuera y por dentro. Las puertas de cartón gris, como ya se dijo, rayado para imitar los



El edificio de viajeros ya completo a falta de la segunda capa de pintura y acabados.



Los dos edificios ya montados pero aun no unidos entre si.



El entramado de vigas del almacén y el tejado de tejas ya pintado y envejecido a vista de pájaro.

listones y por la parte interior los de refuerzos cruzados hechos con cartulina. Las puertas en el original, eran correderas, de ahí la tira superior a lo largo de todas ellas, como protector del riel. En estas mismas fotos, también se puede apreciar la rectificación que se tuvo que hacer para ajustarse a la escala exacta. En principio, para conseguir las medidas del edificio y como no tenía planos, me tuve que basar en algunas medidas de referencia sobre el modelo real, como anchura de puertas, cantoneras de los edificios, zócalos etc. y muchas fotografías. Después, trasladar estas mediciones a las fotografías y de aquí extraer, más o menos la escala. Más complicado fue lo referente a la altura de los edificios, donde no podía alcanzar con mi cinta métrica. No sé lo que pensarían los vecinos de la estación, que me vieron continuamente y aun me ven por allí, midiendo el edificio con una cinta métrica de 2 metros!, dibujando, fotografiando, entrando y saliendo de las ruinas, tomando nota del numero de farolas existentes, contando las losas de los bordillos de los andenes para calcular su longitud, etc... Después de todo ese trabajo, al final conseguí de Patrimonio de RENFE, fotocopia de los planos originales de construcción, con todas las medidas de los edificios y resultó que con mi sistema, solo me equivoqué de 12 mm

en la altura del edificio de viajeros y 18 en el largo del almacén. Por eso se aprecian los cortes masillados para repartir esa distancia equitativamente entre todas las puertas. En la foto 8 ya se ve el edificio de viajeros completo con tejado incluido, que es lo único que se ha comprado para esta construcción. Para el montaje de las paredes se utilizó también la escuadra para ir verificando la correcta colocación de las mismas y se pegaron con cola blanca de carpintero. Posteriormente se reforzaron las uniones por dentro con unos listoncitos de madera. Los tejados de los dos edificios, pueden ser levantados, el del almacén va montado sobre un refuerzo de cartón y descansa sobre la estructura de 9 vigas (foto 9 y 10), al levantarse se puede ver el interior del almacén a través de las vigas. Los bajantes de agua, se hicieron con el tubo de plástico de los bastoncitos para los oídos y los aros que representan las juntas, cortando arandelas del palo de un chupa-chups. Para darle la forma angular debajo del alero, se le colocó un objeto metálico en su interior consistente en un clip sujeta papeles con lo que se puede dar la forma adecuada para la ocasión.

El muelle esta trabajado directamente sobre la madera. En la parte plana de la superficie útil, se han marcado unos grandes rectángulos al modo de cómo se hacía en la época sobre las superficies de

cemento. No se le ha dado ningún tipo de masillado ni imprimación a la madera, para así aprovechar su textura para imitar la del cemento. Los laterales del muelle, estaban contruidos con una especie de empedrado que también se ha reproducido a base de cuchilla y paciencia. En el andén del edificio de viajeros, se ha imitado la típica baldosa de cuatro cuadrados pequeños de las aceras, también trabajado a mano a base de regla y cuchilla. Los andenes que compone la estación, son los típicos de entre vías de media altura, compuesto de un bordillo a cada lado y el centro con gravilla gris oscuro. En la maqueta esto se ha reproducido todo, hasta la gravilla de los andenes, que no es imitación, sino la autentica traída de la estación real y pasada varias veces por el cedazo cada vez con la malla mas pequeña para conseguir el grano más fino posible y esterilizada para que no aporte "habitantes" a la maqueta a base de hervirla con agua a mas de 100°C. También se podría haber empleado arena y después pintada de gris oscuro o alguna gravilla comercial, pero me gustó más la idea de utilizar de la original de la estación y además entraba de lleno en la filosofía de esta construcción, de hacer el menor uso posible de material comercial.

Pintura

En el apartado de pintura, he intentado aproximarme a los colores que debía tener en su día, ya que ahora después de tantos años sin mantenimiento, están todos totalmente descoloridos. Hice mezclas de Marrón 93 y Blanco 34 de Humbrol, hasta dar con el tono lo más exacto posible de las paredes. Para ello, y aprovechando otra de las muchas agresiones que ha sufrido la estación (esta vez por parte de algún coleccionista o anticuario, pues de estos últimos hay muchos por la zona, que arrancaron de



La estación ya casi terminada y primeras pruebas de vías.

cuajo la placa del Instituto Geográfico que había en la pared), me hice con un fragmento de pared con restos de pintura que había quedado en el suelo. Después, con la técnica de pincel seco se hicieron todas las manchas de humedad, con el mismo color pero un poco más oscuro. La mugre en los rincones superiores de los zócalos, con negro y el pincel casi sin pintura (pincel seco) para, a base de dar pasadas, ir manchando de abajo arriba. De este modo se consigue mayor concentración donde se forma el rincón y se va degradando hacia arriba. Las tejas, también con la ayuda de las fotografías y observándolas en vivo, se consiguió darle un tono muy aproximado al real dándole una primera capa de Marrón 93 puro. A continuación se fueron manchando tejas de modo aleatorio en rojo, negro he incluso amarillo. Después de secar, se le dio una nueva capa de marrón 93, esta vez un poco diluido para que en ningún caso tapara por completo las tejas que se habían pintado de otro color. Por último y tras dejar secar más de 24 horas, se hizo un lavado con negro muy diluido (el diluyente debe ser el adecuado al tipo de pintura que se utilice). Muy diluido quiero decir que, tomando como referencia un bote de esos de los carretes de fotografía lleno hasta la mitad de diluyente, se añade solo la cantidad de pintura que un pincel medio sea capaz de absorber directamente del bote de

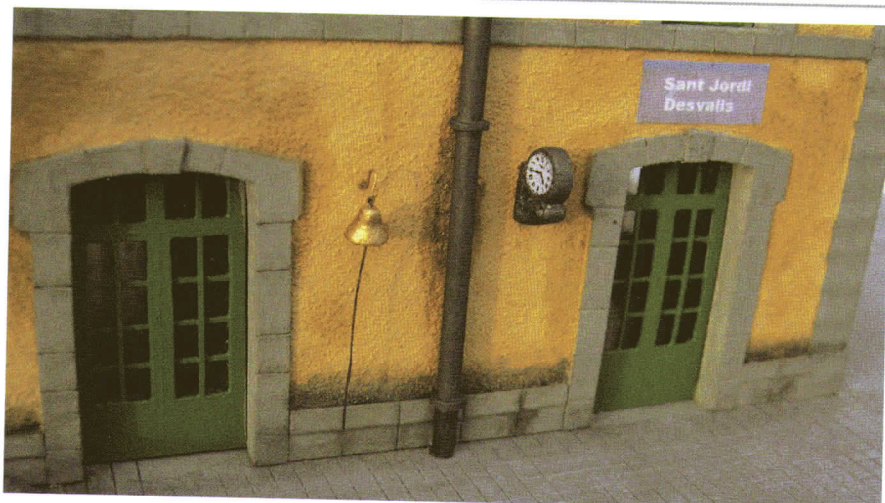
pintura sin gotear. El lavado de las tejas se hace de arriba hacia abajo, después se intensifican los rincones con más negro a pincel seco y en sectores se da unos toques de verde para imitar el musgullo que crea la humedad. Al verde de las maderas ref. 131 de Humbrol se le dio una pátina de blanco a pincel seco para darle el aspecto de primera decoloración. Pero aún se le podría dar, y se le dará, una nueva pátina, ahora de negro a pincel seco, para marcar los puntos de uso y en los bajos la mugre producida por las salpicaduras de lluvia mezcladas con el polvo etc.

Complementos y detalles

Empezaré por la campana. Se ha intentado darle la forma de las de M.Z.A. y, en lo posible, no sobredimensionarla. Como todo lo demás, probé hacerla con distintos materiales y el que mejor se adaptó fue una ramita de pino que, después de quitarle la corteza, quedó del diámetro adecuado y a partir de aquí, con limatón y lija, darle la forma deseada para después pintarla de color dorado. El reloj de la estación, después de buscar estaciones de la línea que aún conservaran un reloj de MZA, como la de Riells i Viabrea-Breda que aún funciona, para utilizarlo de modelo y con la experiencia de la campana, directamente se talló en madera de pino con una cuchilla de punta triangular muy fina, limatón y lija para ir dándole la forma, y un poco de detalle en la base. La esfera esta sacada de una fotografía del reloj de

la estación de Medinaceli bajada de Internet y reducida hasta el tamaño adecuado. Los rótulos están a la espera de conseguir información para situarlos en una época determinada, quiero que tenga un buen aspecto y tendrían que ser los que estaban poco antes de su clausura. De momento le he colocado los que posee actualmente dibujados con el ordenador e impresos en papel de 90 gramos que, más o menos, da a escala el grosor de las placas de pared de los rótulos de RENFE.

Para darle un poco de ambiente, ya se le ha colocado algunas mercancías y, menos los barriles de madera que hay delante de las puertas del almacén, que son sobrantes de un kid, lo demás es de fabricación propia. Las cajas de embalaje de diferentes tamaños están realizadas con contrachapado de 3 milímetros, y teñida para envejecerla (las inscripciones de frágil están hecha con un rotulador Pilot de punta fina, muy parecido al rotring y que va muy bien para estos menesteres). Los sacos están hechos con tela de una sabana vieja (el punto de la tela simula perfectamente la arpillera), después pegados, cosidas las orejas y rellenos de plastelina para darles forma y volumen. Los bidones están hechos siguiendo un ejemplo aparecido en una revista de modelismo. Con papel de aluminio grueso procedente de las tapas de yogures grandes, se cortan unas tiras, se marcan con un bolígrafo o lápiz los nervios y se busca un utensilio que sea del diámetro aproximado (yo utilicé un lápiz



Detalle de los accesos a los andenes, donde se puede ver que son las cinco menos cuarto de la tarde en el reloj de la estación.



Vista nocturna de la estación iluminada.

redondo para darle la forma) y se pegan. Después, si se quiere, se tapan por los dos lados o uno solo. También se ha reproducido una báscula pequeña de la que aún quedan restos del original en lo que era el almacén, y en la que se están pesando más sacos en el interior del modelo a escala. Está hecha con un par de trocitos de madera y una mezcla de parte de un clip y una grapa, para hacer el mecanismo de pesaje y una carretilla hecha con la madera de dos cerillas.

Los dos edificios están iluminados en su interior. El de viajeros las dos plantas, pero diferenciado lo que es propiamente estación, de la planta superior que es

vivienda. Para ello, la planta baja está iluminada por dos bombillas, mientras la superior solo lo está por una. Para conseguir que unas ventanas tengan luz y otras no en la vivienda, se hizo un pasillo en diagonal dividiendo el piso superior en tres zonas y, de este modo, quedan iluminadas unas ventanas si y otras no. Para que no se vea el montaje desde el exterior, a las ventanas iluminadas se les ha colgado cortinas, ¿adivináis con que se hicieron?. Pues sí, con papel higiénico y como no, las bombillas están sacadas de una guirnalda navideña de

estas que hay ahora con tantas bombillitas blancas y pequeñas, que como tienen tantas consideré que si le quitaba algunas no se iba a notar.

Bueno y creo que ya os lo he contado todo, decir, que aunque esta casi terminada le falta el casi. Cuando consiga la información que estoy buscando, seguro que cambiaré cosas porque me gusta el realismo y quiero que sea lo más aproximado posible al modelo real.

Una comparativa del edificio de viajeros en su estado actual y el edificio a escala H0

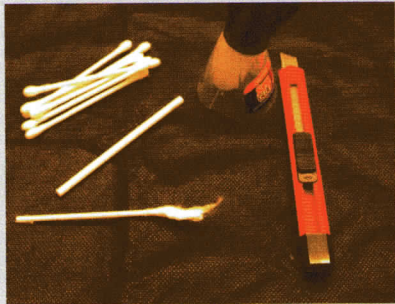
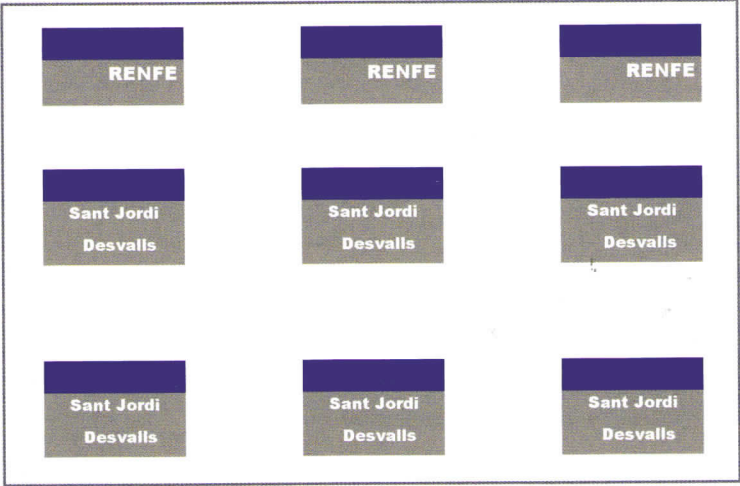


Como veis he intentado invertir el menor presupuesto posible, pero no os digo lo que hay invertido en horas. Horas robadas a la familia, al sueño y a mí mismo porque en lugar de estarme encerrado con mis maderitas, pinturas y herramientas, podía haber estado en una terraza tomándome una cervecita, por ejemplo. Pero es lo que tiene esta bendita afición que te va calando y pasan las horas sin darte ni cuenta. Por eso pierdes la cuenta del tiempo invertido, y es que estás acabando una ventana y ya estas dándole vueltas en la cabeza de cómo solucionarás ese problemilla que tienes con la puerta del otro lado o, como ahora mismo, que estoy recopilando materiales para la construcción del tercer

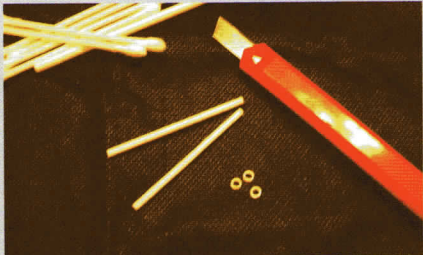
edificio de la estación: los servicios. Un edificio muy clásico también de la línea Barcelona-Portbou, pero esto lo dejaremos para otro día.

La intención de este artículo, no es la de dar los planos, ni las medidas exactas para reproducir la misma estación. Todos tenemos alguna estación o edificio ferroviario que por proximidad o nostalgia, nos gustaría tener en nuestra maqueta. Y sobre todo porque en el mercado comercial es nula la existencia de edificios ferroviarios nuestros. Esto es lo que he pretendido con este trabajo: dar ideas y también demostrar que se pueden hacer buenas cosas aprovechándonos de lo que tenemos a nuestro alrededor y que, a veces, hemos estado tenta-

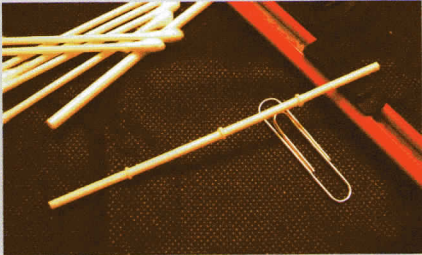
dos de tirar pero en el último instante lo hemos guardado y ahora le damos una utilidad. Lo mejor de todo, es que el gasto económico es mínimo y es muy gratificante ver como algo que está haciendo uno mismo, que estas creando con tus propias manos, va avanzando. Desde aquí, os animo a experimentar y a buscar objetivos que reproducir, pues como decía antes, material rodante por suerte cada día parece que podemos disponer de modelos nuevos, pero en edificios y otros complementos de nuestro ferrocarril, nada de nada. Y lo poco que hay, está descatalogado y fuera de escala. Así que manos a la obra que hay mucho para reproducir por esas vías. ●



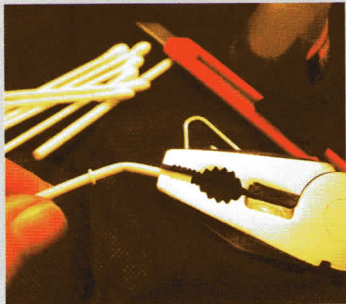
Material a utilizar: unos palitos de los oídos, un palo de chupa-chups, un cutter y pegamento de cianocrilato.



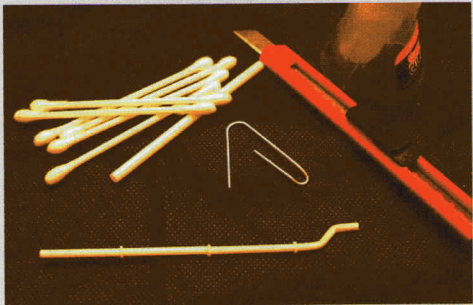
Dos de los palitos (tubos) de los oídos ya desprovistos del algodón y cortados a medida y tres aros de 1 mm. Cortados del palo de chupa-chups, para utilizar como juntas del tubo del bajante.



El bajante ya montado con sus juntas también colocadas en su sitio, ya tenemos el clip sujetapapeles preparado para introducirlo en el interior del tubo como núcleo para darle forma.



Con el clip ya dentro del tubo se le da la forma adecuada al bajante.



El bajante de agua ya está terminado a falta de la fase de pintura.