

## MAQUETA DE ESTANTERÍA Y ADAPTACIÓN DE DESVÍOS ESBELTOS

### I. IDEA

Hace una serie de años tuve que desmontar una maqueta sin pretensiones artísticas por tener que usar la habitación como un nuevo dormitorio. Ahora mi objetivo es usar una estantería a lo largo de dos paredes para una reproducción simplificada del esquema de vías de la antigua estación de Sevilla en Huelva, de 1880, ya desmanteladas las vías y en desuso la estación, sustituida por una nueva cuyo esquema colocaría en el otro extremo de la instalación a modo de estación oculta. Pretendo seguir usando mi antiguo material rodante Märklin y Payá-Jyesa.

Muestro el esquema de vías de esa estación antes de suprimir las de mercancías (tomado de [miestacion.es](http://miestacion.es), comprimiendo las leyendas).

Imagen 1.



Como el espacio disponible para esta estación es 35x250 cm. aprox., con un pilar en la esquina, hay que simplificar y acortar longitudes, así que las vías de paso intermedias se reducirán a una. La vía principal es la más alejada del edificio, con el andén más largo.

Muestro a continuación en la imagen 2.a) una superposición de tres capas con (1) el esquema hecho con *Scarm*, (2) el paisaje con el mismo programa y (3) una reducción, acortándola, de la imagen de Google Maps (imagen 2.b) que continúa en la imagen 2 .c) en sus proporciones originales. Se advierte cómo con los cambios esbeltos se guarda la proporción en las distancias entre las vías de andén, pero se reduce la longitud así como también el número de vías de paso y se reconstruyen las de mercancías, en la imagen 2.c) se ve su arranque cuando ya se habían cortado y desmantelado.

Imagen 2.a) y b)



Imagen 2.c)



## II. ADAPTACIÓN DE DESVÍOS ESBELTOS MÄRKLIN VIA C 24711-24712

Dado que tenía que comprar nueva vías porque las M que tenía me las habían sustraído, mi objetivo era utilizar vías C con los desvíos esbeltos 24711 y 24712 que permiten mayor realismo y menor distancia entre vías. Leyendo foros vi cómo se podía recortar el balasto para unirlos directamente sin usar los tramos suplementarios 24071. Así la distancia entre los carriles de dos vías contiguas se reduce a unos 3 cm., suficientes para una estación.

El problema era que había que recortar no sólo el balasto sino también el saliente en que se aloja la palanca de cambio. Finalmente he comprobado que se puede hacer perfectamente, y una sola palanca de cambio acciona los dos desvíos contiguos a la vez. Un solo motor podría mover ambos.

He comprobado que las dos piezas o pletinas que mueven las agujas se pueden hacer solidarias de manera que sus extremos se toquen y se desplacen simultáneamente. Sólo hay que rebajar, en el cambio cuya palanca se conserva, los salientes que impiden que la otra pletina llegue a entrar en contacto con la primera, y redondear las dos esquinas en el extremo de la pletina del cambio cuya palanca se suprime, ya que no están en línea recta. Luego, aprovechando los orificios que presentan, se pasa un cablecillo para fijarlas (lo he formado con tres hilos retorcidos de cobre de un cable eléctrico). Así se ven en la imagen 3.b) en una posición y en la 3.c) en la otra. Como, una vez colocadas las placas externas (hay que recortar algo una de ellas) no llegaba el desplazamiento hasta el final, he tenido que rebajar algo las dos patillas que coinciden con la zona de contacto en la placa que tapa los mecanismos.

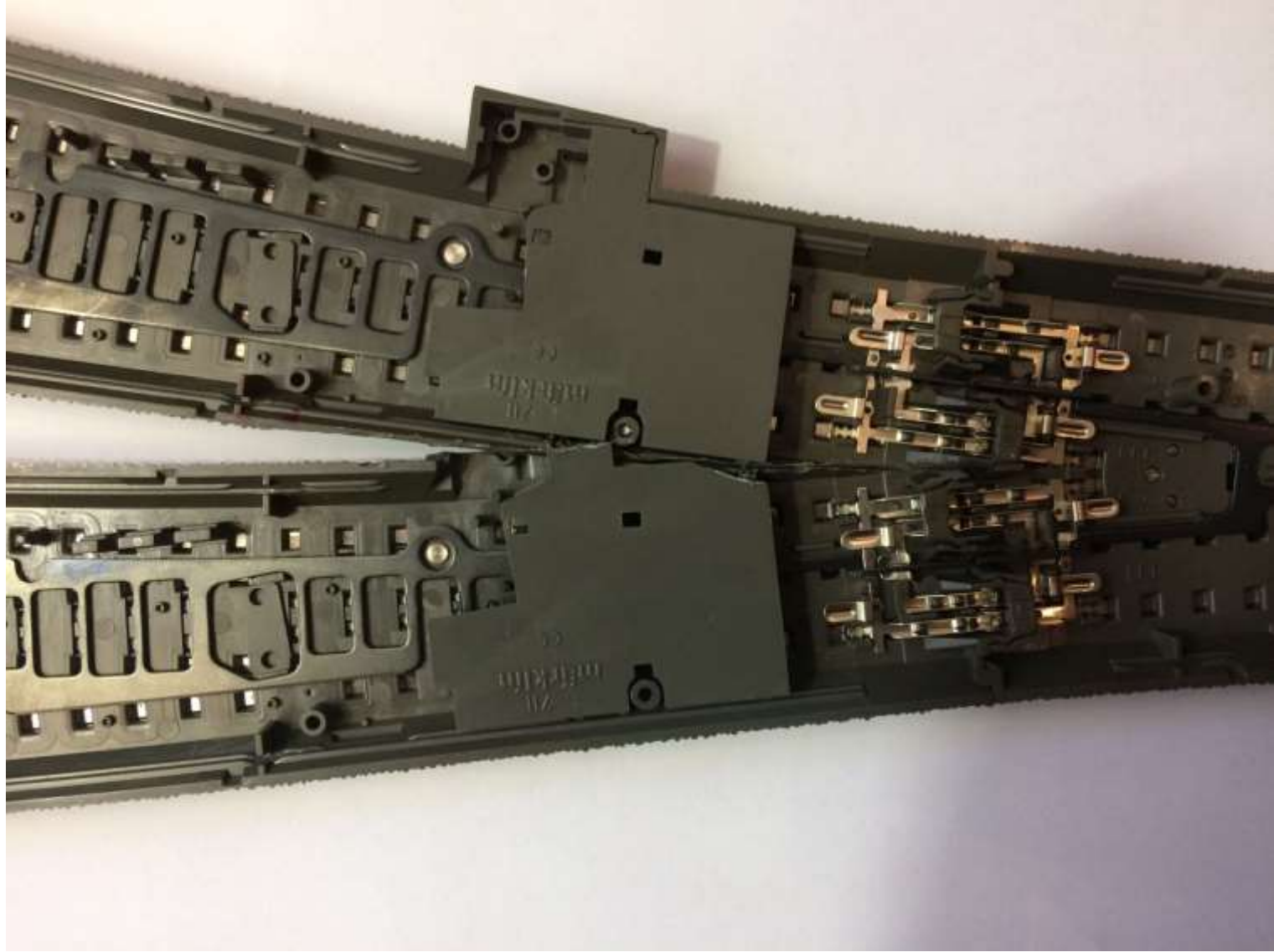
Creo que las fotografías inferiores son lo suficientemente expresivas, mostrando la 3.a) el aspecto visible y la 3.d) la base.

Imagen 3.a) , 3b)-c), 3d)









### III ENFRENTÁNDOSE A LA REALIDAD

Al final tuve que modificar el esquema, primero porque tenía que acortar aún más la vía de paso y dibujar en curva la entrada a la estación (por otra parte más fiel al original). En segundo lugar, porque las cuatro vías paralelas ocupaban toda la anchura y pensaba colocar una fotografía de la estación como fondo. Sin embargo, conociendo mis intenciones, mis hijos me regalaron una reproducción a escala de la estación real que no había forma de colocar al fondo, ni siquiera en primer término en que ocultaría demasiado las vías y estaría muy expuesta. Para evitar esos inconvenientes y que la vez la estación luciera tuve que cambiar de planes. Opté por situarla en el otro brazo de la L, a costa de reducir a dos vías lo que estaba destinado en principio a ser una estación oculta.

Y ¿qué edificio buscaría como estación principal? Dado que el material era antiguo y poseía también una estación metálica Payá con bóveda transparente que se vendía para la escala 0, vi que la bóveda cubría tres vías, así que calculé situarla delante, ensanchando ligeramente el tablero, y que una de las cuatro vías llegara solamente hasta el edificio. En la última imagen (4), en la página siguiente, muestro en la visión 3D de “Scarm” el resultado del proyecto, desde luego siempre mejorable, pero que cerrando los ojos a la cercanía de las dos terminales permite cambiar la locomotora de uno a otro extremo y hacer algunas maniobras interesantes, creo.

Hecho está el tablero para que el tendido quede nivelado, preparada la base de estiropor, encargadas las vías (antes había pedido los desvíos para comprobar si era factible la operación quirúrgica) y con las vacaciones de verano por delante espero hacer el montaje.

Imagen 4

