



# ESTACIÓN DE BÉJAR

*Espléndida*



Texto y fotos: Raül Valls

No tenemos por costumbre publicar en la sección "Maqueta Más" instalaciones en fase de construcción, pero esta ocasión requería saltarse la norma: tras descubrir la obra de los hermanos Moretón estábamos impacientes por mostrársela... Como si se tratara de una pintura, la vieja estación de Béjar quedará inmortalizada para siempre, pero en esta ocasión no será necesario ningún lienzo.





# Descubriendo Béjar...

Nuestros protagonistas residen desde hace años en Benidorm, pero son oriundos de Béjar y, como es sabido, esta población salmantina poseía una importante estación ferroviaria perteneciente a la vieja línea del oeste entre Plasencia y Astorga y que recorría buena parte de la antigua "Ruta de la Plata".

La línea fue clausurada en 1985, pero hoy en día, milagrosamente, aún se conservan la mayoría de los edificios y las infraestructuras de esta estación, incluso las vías.

Miguel Ángel y Antonio guardan muchos recuerdos de infancia en los que el tren era el protagonista absoluto... La estación del pueblo era la pieza clave de las comunicaciones y el comercio, la vida de Béjar y su comarca dependía en buena parte de este enclave ferroviario que poseía un importante depósito de mercancías formado por varios almacenes además de un muelle especial para la carga de ganado.

Los hermanos Moretón hacía unos meses que habían terminado la construcción de su maqueta. Estaban muy satisfechos con la obra, pero en realidad pusieron a prueba sus habilidades como maquetistas y la experiencia obtenida les demostró que podían llegar mucho más lejos. ¿Por qué tenían que conformarse con una instalación tan común entre los aficionados?

Además, se daba la circunstancia que cada vez más en el circuito comercial puede encontrarse una amplia gama de reproducciones en escala H0 de trenes españoles de todas las épocas (Electrotren, Ibertren, Mabarr, K-Train, Roco, Norbrass...).

Llegaron las vacaciones y viajaron a Béjar, y en esta ocasión con una idea muy clara: recopilar toda la información necesaria para reproducir a escala 1:87 las instalaciones ferroviarias y la estación de su pueblo natal.

Medidas, decenas de fotografías, apuntes, esquemas... un complejo trabajo que les mantuvo plenamente ocupados durante los quince días de su estancia. La decisión estaba tomada: su maqueta cambiaría el rutinario paisaje centroeuropeo por el ambiente ibérico de su tierra.

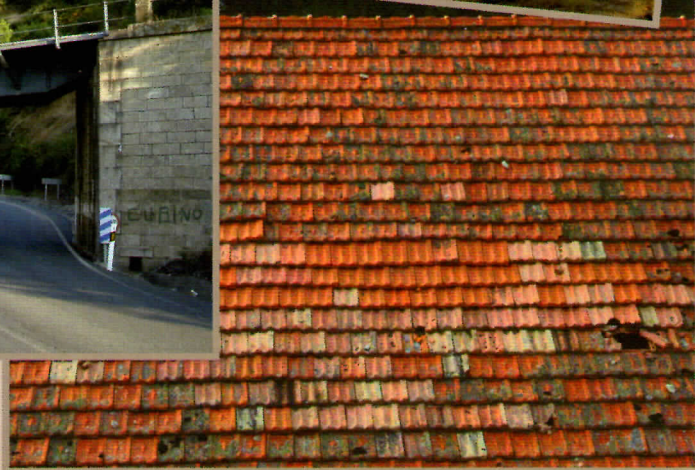


La estación en Agosto de 2004 (Fotos: M.A. y A. Moretón).





*Detalles de la estación y alrededores, verano 2006.  
(Fotos: M.A. y A. Moretón)*



*de lo común a lo exclusivo...*



**Y** así fue: Antonio y Miguel Ángel decidieron pasar de una maqueta común entre muchos aficionados al tren en miniatura a algo mucho más exclusivo.

En cuestión de días, desguazaron la maqueta por completo, dejando el tablero de base totalmente libre. Entonces planificaron lo que iba a ser su nuevo y ambicioso proyecto: la reproducción de la estación de Béjar.

La nueva maqueta ocuparía el mismo espacio que la otra y también tendría forma de L. En primer lugar diseñaron el trazado de las vías, de forma oval y muy parecido al anterior, pero en esta ocasión de vía única.

La maqueta mide 374 cm en la parte más larga de la L y como es natural era imposible reproducir a escala H0 el esquema de vías de la estación. Sus vías principales debían ser mucho más cortas y el espacio obligaba a una simplificación en los cambios de aguja y en las vías muertas. El resultado es muy aceptable: toda la parte frontal de la maqueta está ocupada por la estación y la vía se esconde en los extremos derecho e izquierdo en un túnel.

En la parte posterior planificaron una estación oculta. La vía principal se desdobra en dos vías de apartado, y de una de ellas parte un ramal que en pendiente pasa por debajo de la vía de la línea principal hasta llegar a la parte más corta de la L; allí está previsto instalar un depósito de locomotoras que hará funciones exclusivas de almacenamiento y que no formará parte de la decoración de la maqueta.

En resumen, el plan viario es sencillo y en él prima por encima de todo el protagonismo de la estación.







*La estación y los andenes están instalados provisionalmente frente a las vías que aún carecen del obligado balasto; también la montaña del fondo está en fase de construcción a falta de una espesa masa boscosa.*

*A la fachada de la estación no le falta detalle: una verdadera obra de arte en 1:87. Es una lástima que las farolas, aún siendo comercializadas para la escala N (1:160), quedan algo desproporcionadas.*

## *La primera piedra, la estación...*

Utilizando como guía las fotos tomadas, eligieron los espacios a reproducir. Como en la realidad, en primer término, en el centro, está la estación, a la izquierda los muelles y tinglados de mercancías, a la derecha los almacenes, el depósito de agua, el cocherón y el puente metálico sobre la carretera. En segundo plano, junto a la carretera se reproducirían algunas de las casas más características, campos de cultivo y huertos; al fondo, la montaña con una abundante vegetación.

Una vez definido el proyecto, Miguel Ángel se ocupó de instalar las primeras vías y su conexionado eléctrico, mientras Antonio ponía la primera piedra de los cimientos del edificio más emblemático, la estación.

Para empezar fue necesario realizar un plano a escala con las medidas tomadas *in situ*, a partir del que se recortaron en madera tipo DM de 3 mm de grosor las paredes principales del edificio y posteriormente se practicaron las aberturas de puertas y ventanas uti-



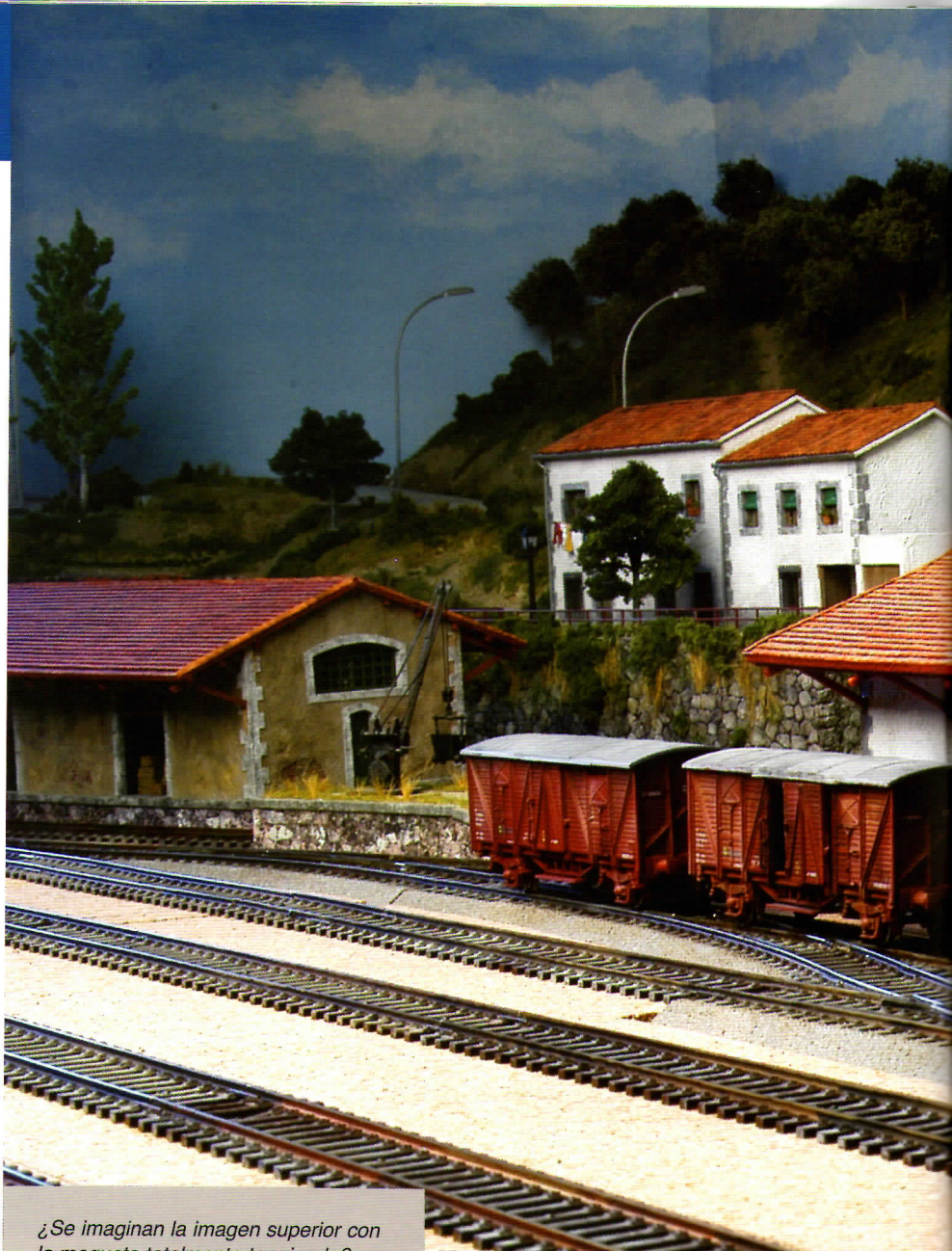
lizando una sierra de arco de las usadas en los trababajos de marquetería.

Una vez ensambladas las paredes, se recubrieron con pasta de cemento cola para texturizarlas y se pintaron del color oportuno con pintura acrílica.

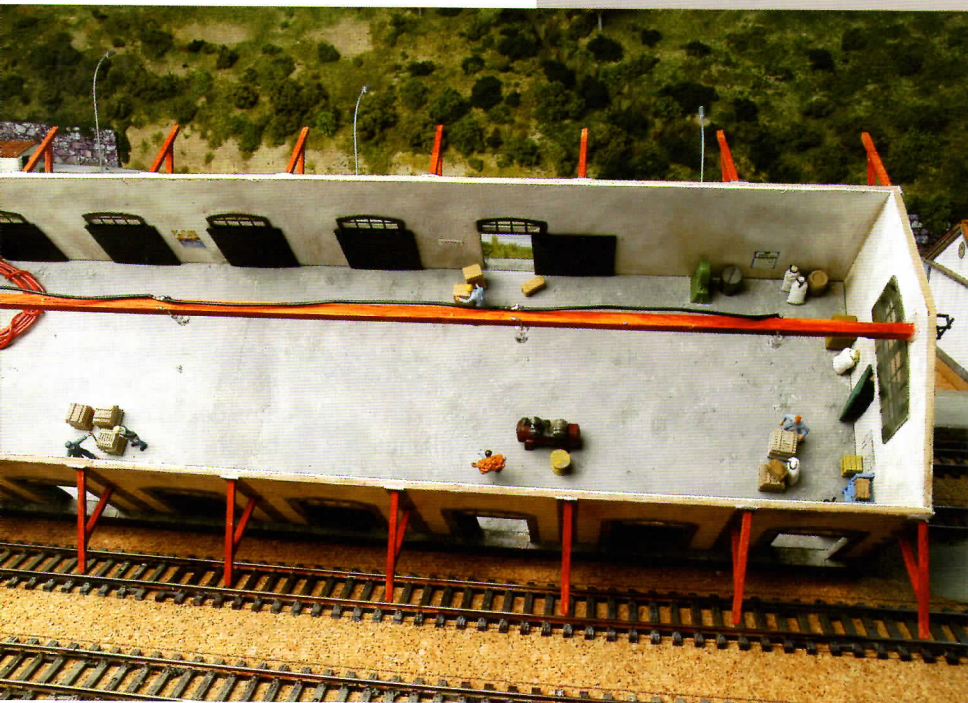
El siguiente paso fue la reproducción de las piedras que delimitan las puertas y ventanas y las esquinas del edificio; éstas se recortaron en cartulina previamente pintada y se pegaron sobrepuestas en las fachadas.

Los marcos de puertas y ventanas se construyeron a partir de tiras de cartulina cortadas con un cúter, un trabajo que requiere precisión, ya que las molduras son extremadamente finas. Se pegaron utilizando cinta adhesiva de doble cara sobre una fina lámina de acetato transparente; de esta forma se evita cualquier mancha de cola que empañe los cristales.

Para la realización del techo, en primer lugar se construyó la estructura a dos aguas con madera tipo DM de 3



*¿Se imaginan la imagen superior con la maqueta totalmente terminada? Estamos convencidos que resultará difícil adivinar que se trata de una reproducción a escala.*









mm de grueso a la que se le añadieron las tejas, que se construyeron con cartulina. Quizá ésta fue la tarea más laboriosa de toda la construcción, pero atención: al contrario de lo que pudiera parecer, no están colocadas una a una. Antonio se las ingenió para conseguir perfectamente este efecto.

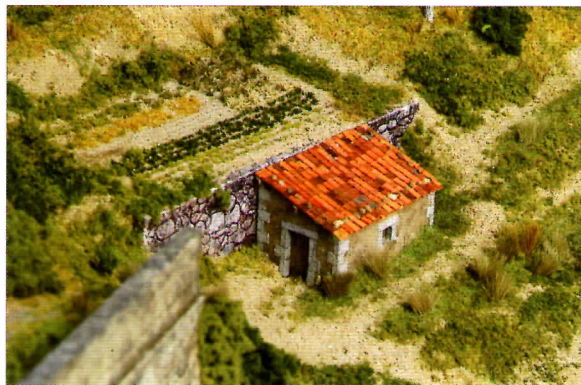
La técnica se basa en cortar tiras de cartulina de unos 5 mm de ancho y tan largas como el tejado a cubrir. Hay que realizar un pequeño relieve que marcará el espacio entre teja y teja; después, la "tira" se dobla ligeramente



*Está previsto recrear el interior de todos los edificios. A la izquierda podemos ver las primeras pruebas en uno de los almacenes. Las vigas son listones de auténtica madera de los utilizados habitualmente en el modelismo naval. Abajo, las diferentes casas, una copia exacta de las existentes en la realidad, están ubicadas en su emplazamiento definitivo.*





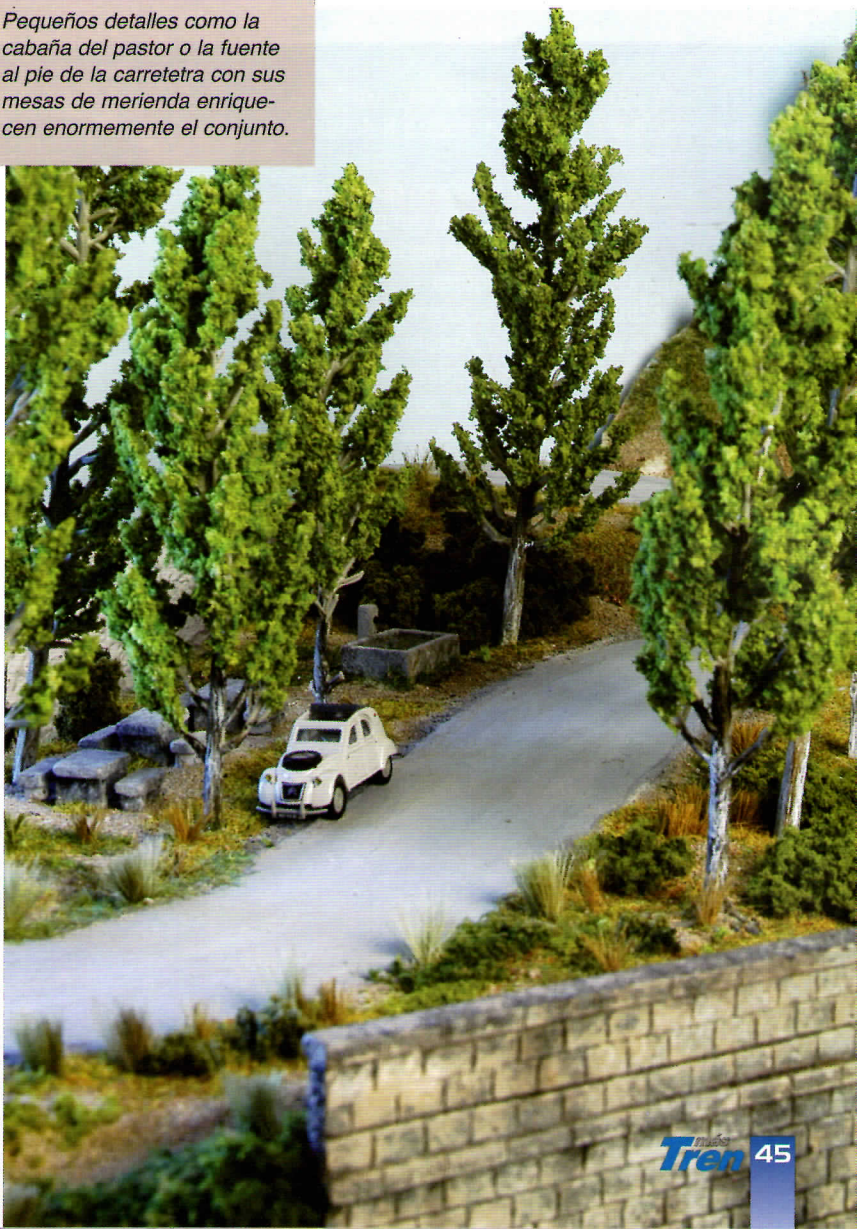


*Pequeños detalles como la cabaña del pastor o la fuente al pie de la carreteta con sus mesas de merienda enriquecen enormemente el conjunto.*

utilizando un lápiz como molde y se pega en la base del techo alternando su curvatura y poniendo especial atención en la parte frontal donde la intercalación entre las tejas debe quedar bien visible para lograr un efecto realista. Aunque en las maquetas no suele soplar el viento, el trabajo quedó concluido añadiendo una hilera de pequeñas piedras sobre las primeras tejas que evitan posibles percances en los días de viento.

Por último, los pequeños detalles: se añadieron los tubos para el agua bajantes del techo, se construyeron con alambre de 1,5 y 2 mm de grueso, y los canalones en cartulina tratada con cola blanca para lograr una mayor rigidez.

Otros detalles son los anclajes metálicos que sujetan los cables eléctricos en las paredes laterales, algunas macetas (hechas con auténti-





# Magia en papel



co barro) en los balcones, el cartel y la campana en el andén, todos fielmente reproducidos.

El conjunto de la estación quedó terminado con la construcción del pequeño edificio de los retretes y los andenes, que no entrañó dificultad alguna.

Les hemos narrado lo mejor posible la técnica utilizada por Antonio Moretón para construir estos magníficos edificios, y también algunos de sus secretos, que dejan al descubierto que la inversión en materiales es mínima y sólo es necesario tener un poco de paciencia, ingenio y, por supuesto, ciertas dotes artísticas.







*El acabado de los tejados fue uno de los principales retos en la construcción de los edificios. Ninguna de las placas suministradas por las firmas comerciales convenció a los maquettistas, por lo que decidieron realizarlas ellos mismos en sus dos modelos: "teja árabe" y "teja plana".*

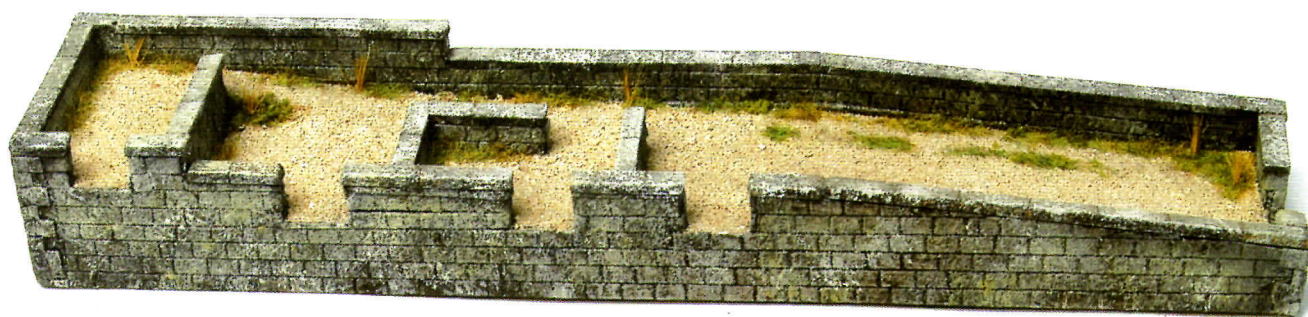
Para terminar, les mostramos algunos detalles del acabado de uno de los almacenes de mercancías que quedan muy distantes de los incluidos en cualquier kit comercial. Puede observarse el entramado de las vigas del techo reproducido exactamente igual al real; para ello se utilizaron listones de madera calibrados usados habitualmente en el modelismo naval. También destacan los descorches en las paredes, un genial detalle realizado de una



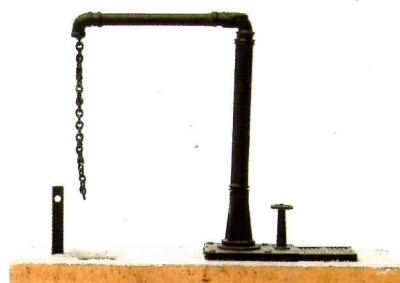
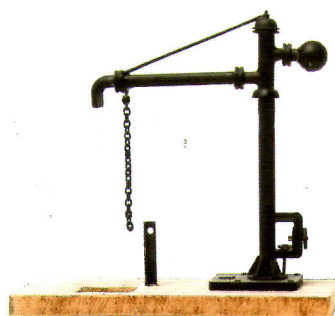


manera ingeniosa: en la estructura de la pared, primero se simularon los ladrillos (Antonio los pintó, pero es posible utilizar cualquier placa comercial), y luego se le añadió la cartulina que simula el rebozado de la pared con su acabado texturizado.

Además de los edificios, estos maquetistas también han construido los principales elementos que formaron parte de la estación de Béjar, tales como la torre depósito de agua, la



La construcción de todos los elementos que componen la estación, así como algunos pequeños detalles, era fundamental. En su realización, Antonio hizo gala una vez más de su ingenio y, por ejemplo, para la torre de la reserva de agua utilizó como estructura un simple trozo de tubo plástico de desagüe, mientras que el depósito es un resto de un viejo kit de Faller. También las dos aguadas fueron construidas con sobrantes de viejos kits, y los engranajes que equipan una de ellas proceden de un antiguo reloj. Todo ello nos recuerda que en el taller de cualquier maquetista que se precie nunca puede faltar el "cajón de sastre", o, mejor dicho, el "el cajón de los restos".







rampa-muelle para la carga de ganado, el puente metálico de la entrada a la estación... además de algunos pequeños detalles, como las dos aguadas y varios modelos de postes eléctricos.

La maqueta sigue a buen ritmo su construcción. Antonio y Miguel Ángel trabajan en ella a diario y pensamos que en pocos meses les podremos ofrecer la obra completamente terminada. Mientras, esperamos que este artículo y sus buenas ideas les resulten útiles y les animen a construir artesanalmente algún u otro edificio característico de nuestro paisaje y de nuestro ferrocarril.



Antonio y Miguel Ángel Moretón, en la terraza de su casa, muestran parte de su obra. El contraste con los rascacielos de la ciudad de Benidorm es más que evidente. Para la maqueta, mejor nos quedamos con la humilde arquitectura de Béjar.

