

ANTES DE PROYECTAR LA MAQUETA

Todo aficionado al ferrocarril miniatura tiene como meta disponer del espacio para construirse una maqueta. Dependiendo de como sea dicho espacio la maqueta será grande o pequeña, larga, corta o estrecha, alta (montañas y varios niveles) baja, etc.

Pero las ganas y las ansias de tenerla hacen que se vayan adquiriendo edificios y artículos diversos de decoración y eso sin saber aún si se dispondrá de espacio para ellos.

Construyendo estos edificios se tiene la mente ocupada y psicológicamente supone una autoayuda para minimizar esa espera, digamos que la maqueta “ya se ha empezado”. El problema viene cuando transcurrido un tiempo ya se tiene claro cual será el espacio disponible, se empiezan los bocetos y planos de vías sin olvidar aquellos edificios que empezamos a montar hace meses o años. Desgraciadamente se proyecta la maqueta acorde a los edificios que se tienen (ya construidos o no). Este es el gran error.

Nunca se debe hacer esto, la maqueta hay que proyectarla de acuerdo al espacio para que el circuito de vías tenga una lógica y cumpla con las expectativas de circulación.

Una vez hecho esto se puede mejorar, es decir, sacrificar una vía o moverla de su ubicación para ganar un espacio crucial a fin de dar cabida a esa muralla o ese parque de atracciones que tanto gusta o ese edificio que tantos recuerdos nos trae. Digamos que nos permitiremos algunas concesiones, algo muy diferente de proyectar la maqueta en base a los edificios.

He visto muchos casos como el que acabo de explicar. Tener montada una gran estación, un gran almacén y luego no caben, pero claro hay que aprovecharlo, no lo arrinconaremos después del trabajo que ha llevado montarlo así que hay que ponerlo en la maqueta como sea aunque ello suponga que en el resto de la maqueta haya de todo como curvas muy

cerradas, fuertes pendientes, principios y finales de las pendientes nada suavizados y a lo mejor también un nivel menos.

Lo lógico es esperar a tener la maqueta proyectada. Para matar ese gusanillo del principio lo mejor es adquirir referencias que no den problemas de ubicación.

No comprar el edificio de la estación sin saber el largo y el ancho máximo disponible.

No comprar la giratoria y menos el edificio de rotonda sin saber si cabrá. Tampoco ciertos edificios o referencias que ocupen demasiado espacio como la catedral de Vollmer, un parque de atracciones, edificios de viviendas de los más grandes, el puente de Biechstal de Faller que mide 1m y que el aficionado no tiene en cuenta que su estructura es un arco y si no se coloca a cierta altura la tolerancia de gálibo para una vía o una carretera que vaya a pasar por debajo es muy limitada.

La correcta planificación de la maqueta empieza por la parte más importante, lo que se pretende que sea el centro en cuanto a importancia, que generalmente es la estación principal. Determina el largo máximo de las composiciones.

Hay que buscar, dentro del espacio disponible, cual será la parte más larga para ubicarla aunque sea en curva, en ese caso ha de ser una curva muy suave. Además ha de ser el lugar más accesible y más cómodo de acceder y de estar el usuario.

Hay que tener cuidado con las columnas adosadas a la pared, los radiadores de calefacción que no se pueden tapar, las ventanas que limitarán la altura de la maqueta, las puertas de otras estancias o de armarios empotrados.

Pero lo más importante es la puerta de entrada ya que la maqueta debería tener su principal línea de visión desde la entrada, después podrá haber pocos o muchos espacios que atraigan particularmente la atención.

Los que lo deseen también deberán tener en cuenta la iluminación de la habitación.

Si se desea hacer el efecto día/noche habrá que instalar lo necesario antes que la maqueta. En el caso de querer tener algunos focos direccionales habrá que hacer la instalación eléctrica, montarlos antes que la maqueta y dejar para después su orientación.

Mucho cuidado con las pendientes, cuanto menos suaves más cortas deberán ser las composiciones. No hay una fórmula igual para todos los trenes que determine si un tren subirá o no. Depende de la calidad del motor, de la desmultiplicación de los piñones, del peso de la locomotora y después del peso de los vagones que arrastre.

Hay que saber que no es lo mismo una pendiente en recta que en curva. En curva se añade el rozamiento de las pestañas de las ruedas sobre los carriles. En el caso de proyectar espirales hay que tener mucho cuidado. En una vuelta ha de superarse la suficiente altura que un tren necesita para circular además del grosor de la madera y del alto de la vía. Aconsejo utilizar madera contrachapada de 10 o 12 mm de grosor ya que permite una cierta flexión y el clavado de clavos para sujetar las vías. Desaconsejo aglomerados o similares y maderas que se fabrican a partir de prensar madera reciclada.

Y finalmente suavizar los principios/finales de las pendientes.

Para saber cómo hacer cálculos de pendientes consultar el tema titulado “CÁLCULO DE PENDIENTES”.

Se pueden utilizar otros materiales como el aluminio que nos permitiría utilizar mucho menos grosor y por tanto algo menos de pendiente. Desaconsejo las maderas de 3, 4 o 5mm ya que flexionan demasiado, incluso al paso de los trenes, sobretodo entre soporte y soporte. También se podría utilizar madera contrachapada de 8mm pero hay que tener en cuenta si esto nos puede suponer un problema al enlazar con la base que continua más allá de la espiral si la madera tiene un grosor diferente. De todas formas no aconsejo utilizar maderas de menos de 10mm en toda la maqueta.