

The Texas Brick Railroad

por Anthony Sava

Ya han pasado casi cinco años desde el día en que comencé, casi por accidente, la construcción de las locomotoras, equipos y edificios del Ferrocarril del Estado de Texas. No tenía planeado iniciar ningún proyecto masivo, ni siquiera la intención de construir más de una locomotora. De alguna manera el destino intervino y ahora me encuentro con un gran número de MOCs de trenes de los que estoy muy orgulloso.

Tal vez primero deba escribir el prefacio de todo esto, explicando exactamente lo que es el Ferrocarril Estatal de Texas. El TSRR fue fundado en 1881 como una extensión del sistema penitenciario de Texas, construido por los internos para el transporte de madera a la Penitenciaría de Rusk y la fundición de hierro operada por la prisión. El horno suministraba al Estado de Texas con productos de hierro, incluyendo las columnas y estructura de la cúpula del edificio del capitolio en Austin. El ferrocarril continuó en una forma u otra hasta 1972, cuando fue entregado al departamento de Parques y Vida Salvaje de Texas. El 4 de julio de 1976, como parte de la celebración Bicentenario de los Estados Unidos, el Ferrocarril Estatal de Texas fue abierto al público como Parque Histórico del Estado.

Recortes en el presupuesto obligó a Texas a prácticamente cerrar la vía férrea en 2007, en vez de eso se le dio nueva vida como un ferrocarril privado. Actualmente el Ferrocarril Estatal de Texas es propiedad de las ciudades de Rusk y Palestine (pronunciado Pahlesteen), Texas, y es operado por la Compañía Estadounidense de Patrimonio de Ferrocarriles. El ferrocarril cuenta con una impresionante colección con cuatro locomotoras de vapor en funcionamiento, una máquina de vapor en exposición, cuatro locomotoras diesel, y un gran



surtido de vagones, climatizados, y de comedor. Saliendo de una de las dos estaciones en cada extremo, el tren transporta pasajeros a través del bello y salvaje Piney Woods del este de Texas.

He estado construyendo con LEGO® como un adulto desde hace bastante tiempo, y en 2006 no me era extraño la construcción de MOCs. Sin embargo, en ese momento yo era novato en la construcción de trenes, y estaba tratando de construir mi tercer MOC de trenes. Había visto fotos de la Blue Mountain y la locomotora #425 de Reading, una máquina de vapor clase Pacifico con cuatro ruedas piloto, seis ruedas motrices y dos ruedas de arrastre, o configuración 4-6-2. Es una locomotora muy llamativa pintada casi en su totalidad de color azul de la caldera a las ruedas. Sin embargo en ese momento Big Ben Bricks, el principal proveedor de ruedas custom de máquinas de vapor, no ofrecía ruedas de color azul. Así que empecé a buscar en Internet otra máquina de vapor clase Pacifico que no fuera toda negra, que me parece muy aburrido.

Es entonces cuando descubrí el Ferrocarril Estatal de Texas (o mejor dicho, redescubrí como resultó ser, aunque yo sólo tenía tres años de edad). El TSRR posee la locomotora #500,



#300



pintada de verde con techo rojo y rayas blancas. Empecé a construirla de inmediato, y buscando más fotos también encontré la TSRR #300, una Consolidation 2-8-0 pintada de rojo. Construí la #500 con 7 stud de ancho y la #300 con 6, ambas construidas de forma simple usando slopes estándar y studs al aire. Mirando hacia atrás me avergüenzo de los diseños, pero en el momento que las completé, quedé muy contento con los resultados.



Varios años y MOCs más tarde, incluyendo finalmente la construcción de la Blue Mountain y la Reading #425 completa con ruedas azules, mis habilidades y experiencia con los trenes de LEGO® había crecido y madurado un poco. En otoño de 2009 me enteré de que la TSRR celebraba su primera Railfest anual, pero lo más importante (para mí) es que iban a mostrar la locomotora #300 recién reformada y pintada. Yo en realidad nunca le había prestado mucha atención a la #300, me gustaba más la más grande #500, pero en un capricho, decidí ir en coche al norte con la familia y hacer una visita al TSRR. Cuando finalmente estuve al lado de la #300 real, al ver esa enorme, palpitante, máquina viva, oyendo su silbido resonando por los bosques de pinos, me enamoré de inmediato. Sólo por diversión había traído mi MOC de la locomotora conmigo, y tomé una foto de ambos juntos. Ver ambas una al lado del otro, me hizo darme cuenta que había construido mi MOC completamente equivocado. Las cosas estaban fuera de lugar, la escala estaba equivocada, y había olvidado muchos detalles.

He construido varios MOCs de trenes en 8 stud de ancho, pero nunca a una escala particular. Por lo general, decidía construir con 8 de ancho, debido al tamaño particular de la caldera de una máquina de vapor, y yo no quería que la cabina y la caldera tuvieran la misma anchura. Sin embargo, de pie junto a la locomotora real, y luego mirando hacia atrás en mis fotos, supe que la construcción de 6 de ancho no le hacía justicia a la #300. Empecé a trabajar en el cálculo de todas las dimensiones adecuadas, utilizando las ruedas de la Big Ben Bricks como referencia, y surgió lo que una #300 de 8 stud de ancho



debería ser. También volví e hice lo mismo con la #500. Resulta que no sólo la #300 era dos studs demasiado delgada, sino que también era dos studs demasiado corta y la caldera necesitaba un stud adicional de diámetro. La #500 estaba aún más fuera de escala, necesitaba la anchura extra en el cuerpo y la caldera, y siete studs más de longitud.

Usando la caldera de cheese slope que diseñé para la BM&R #425, y el diseño del pistón ingeniosamente construido por Cale Leiphart, comencé el proceso de reconstrucción, tanto de la #300 como de la 500# a 8 de ancho, haciendo los cambios necesarios, y añadiendo detalles extra que no incluí originalmente como algunas de las mangueras y barandillas. Me llevó varios meses de ensayo y error, pero cuando estuvieron terminadas eran fantásticas. Tan orgulloso estaba yo, de hecho, que decidí a partir de entonces construir MOCs de trenes sólo a esa escala exactamente, que resulta ser justo de 1:48.

Una segunda visita al Ferrocarril Estatal de Texas, esta vez para ver el espectáculo itinerante Thomas the Tank, me inspiró a intentar otra locomotora TSRR, esta vez mi primer MOC diesel. Me decidí por la locomotora nº 7, una ALCO RS-2, en parte porque había sido capaz de verla de primera mano en el Railfest, y en parte porque me encantó la combinación de colores - negro con rayas de color gris claro y naranja en ambos extremos y una roja por la base. Yo había construido maquetas de diseños en LDraw antes, pero nunca había intentado construir un MOC completo de principio a fin. Limitaciones financieras y de piezas, sin embargo, me obligaron a construir en LDraw. Inspirado por



#7



#610

la obra de Gerrit Carstensen, finalmente terminé la #7, y me dispuse a construir las otras tres máquinas diesel de manera similar en LDRAW.

Un mes más tarde fui invitado por el Ferrocarril Estatal de Texas para montar un diorama de mis MOCs de la TSRR en el Railfest 2010. Decidí aumentar mi línea de tiempo construyendo otra locomotora física, y empecé a pedir las piezas para construir la #7. También decidí pedir piezas para un par de vagones climatizados TSRR, para que mis locomotoras tuvieran algo reconocible para remolcar. Los vagones no salieron tan bien como yo esperaba, pero la #7 era fantástica, y pude obtener una foto de ella y su homólogo de la vida real juntos. También pude tomar una foto del pequeño coche motor TSRR con su homólogo LEGO®, que yo había construido por puro capricho.

Todo fue una bola de nieve a partir de ahí. En enero de 2011 comencé a diseñar la locomotora tipo Texas 2-10-4 #610, la gigantesca máquina de vapor que el Ferrocarril Estatal de Texas mantiene en exposición. La #610 es el ejemplo conservado más antiguo conocido de las locomotoras de vapor "Superpower" de Lima. Fue a partir de estos diseños que Lima empezó a diseñar locomotoras de vapor muy grandes y ultra potentes capaces de tirar de las cargas más pesadas a gran velocidad. La #610 también tiene la distinción de ser una de las tres locomotoras que tiró del American Freedom Train de 1976, cuando llevaba una llamativa librea color rojo, blanco y azul. Decidí construirla con esa librea, en lugar del recubrimiento negro que lleva en la actualidad. Después de todo, todo negro es aburrido.

Al mismo tiempo, construí la #8, la ALCO MRS-1 diesel que vi en ese primer viaje para ver Thomas the Tank Engine. Sin embargo, por primera vez desde que construyo trenes la diseñé para no llevar motor, centrándome en cambio en capturar todos los detalles que pude en sus tres carros con ejes. Antes de que la construcción de la #610 o la #8 estuviera completa, a la espera de las piezas, comencé a diseñar la locomotora #400.

La locomotora #400, una máquina de vapor clase Mikado 2-8-2, no me inspiraba mucho - todo en la locomotora era algo que yo ya había hecho de una forma u otra en las otras tres locomotoras de vapor TSRR. Sin embargo, el tender de la #400 era nuevo - un tender estilo Vanderbilt. No sólo era algo que nunca había intentado antes, era algo que muy pocos han intentado en LEGO, y ciertamente no en este tamaño pequeño. La #400 fue también muy divertida de diseñar, ya que sin su tender Vanderbilt, pudo verse en la película "How the West Was Won", donde se la puede ver atravesar una barricada colocada sobre las vías.

Unos meses más tarde fui capaz de hacer un render de la #400 en LEGO. Sólo unos pocos meses después, las restantes dos máquinas diesel la #1 y la #22, también se encontraban renderizadas en ladrillos de plástico, siendo ambas switchers GE. La #1 es una siderod switcher de 45 toneladas, una de las primeras diesel, y la #22 es una switcher de 70 toneladas que ya no está operativa, pero aún es propiedad del Ferrocarril Estatal de Texas. Ambas locomotoras, junto con la #400, o bien eran demasiado pequeñas o demasiado complejas como para incluir motores.



#8



#400



#1



#22

Sin embargo, tengo la intención de solucionar este problema en una fecha posterior mediante la construcción de un vehículo motorizado de acompañamiento, que tiene muy pocas ventanas para mostrar los motores y las baterías en su interior.

Finalmente en agosto de 2011 terminé el trabajo en la #201, la más antigua y pequeña de las locomotoras de vapor de la TSRR. Al igual que la #400, la mayor parte de los desafíos de diseño de la #201 ya habían sido superados con mis locomotoras anteriores. Pero al igual que la #400, la #201 también tuvo un desafío de diseño con el que tuve que pelear. Los pistones de las otras cuatro locomotoras fueron todos más o menos iguales, y fueron construidos con diseños similares. El diseño de Cale Leiphart proporcionó un rendimiento impecable y gran limpieza, lo que permite a la #500 tener un completo, funcional y robusto conjunto de empuje de 4 ruedas. Sin embargo, mientras que la #201 es una locomotora clase Ten Wheeler 4-6-0 y tenía un conjunto de cuatro ruedas de tracción, los pistones eran un viejo diseño de caja con tapa, que me impedía utilizar el diseño de Cale. Volver a imaginar el diseño para que coincidiera con el real de la #201 fue fácil, pero conseguir un conjunto de acoplamiento robusto con un diseño bajo, fue el verdadero reto. Usando una combinación de technic pins y bars 4L lightsaber, fui capaz de construir una cadena de technic bricks 1x1 que mantiene el conjunto de empuje unido, y permite la completa compatibilidad de la #201

con las vías.

Con la #201 terminada, había terminado mi maratón de MOCs que había comenzado tantos años antes. Las nueve locomotoras del Ferrocarril Estatal de Texas renderizadas en LEGO®. Traté de mantener ciertos elementos de diseño a través de las diferentes locomotoras para mantenerlo todo conjuntado. Por ejemplo, todos los motores de vapor utilizan cheese slopes para las calderas, y las dos diesel de GE, y las dos diesel ALCO, comparten el mismo diseño básico de cabina entre las empresas. Ninguno de ellos está terminado, sin embargo. No quiero parecer presuntuoso, pero por citar a Leonardo da Vinci - "El arte nunca está terminado, sólo abandonado". Desde su reconstrucción, he ido hacia atrás y realizado cambios en todas mis locomotoras al menos una vez. Sólo la #500 ha pasado por lo menos por seis versiones distintas.

Mis pensamientos se volvieron entonces hacia la construcción de la estación de tren de Palestine. Hay dos estaciones propiedad de la TSRR, una en Palestine y otra en Rusk. En Rusk, la estación se compone de grandes piedras irregulares y mortero de gran espesor, que no se presta a la fácil construcción con LEGO. La estación de Palestine, sin embargo, es una construcción de madera de inspiración europea, que no sólo es más fácil construir en LEGO, si no que también me parece más atractiva.



#201



para que sea más fácil de construir, así como más fácil de mostrar en los eventos TexLUG.

¿Así que he acabado? ¡Ni mucho menos! En la estación de Palestine también hay una nave para locomotoras, hogar de la locomotora #610 y #22. Una vez terminado tengo la intención de montar todo un diorama del Ferrocarril Estatal de Texas en Palestine, con la nave de locomotoras, la estación, y la configuración triangular que rodea a la estación. Si puedo hacerlo, tengo la intención de debutar en la Brickworld 2012 el año que viene. Tengo que construir más vagones de pasajeros, también. Tengo dos

Yo ya había diseñado el exterior de la estación en LDraw muchos meses antes, pero el interior y el gran depósito de agua tendrían que ser construidos fuera del ordenador, aunque hice uso de una foto para dar escala a la torre en studs y bricks como hice con mis locomotoras. La torre de agua se construyó en primer lugar, utilizando elementos de diseño que encontré en Bricksshelf. El techo se compone de 16 paneles de 32 right handed wedge plates, colocados en 1x2 brick hinges. Ocho de los dieciséis están diseñados para deslizarse por debajo del radar central, por encima los otros ocho, para reducir al mínimo la luz del día que escapa a través de los espacios entre ellos. Cada capa de la torre está formada por la alternancia de 16 1x2 log bricks y 16 1x1 round bricks, que forman un círculo de 16 stud de diámetro.

La estación comenzó poco después. Con la mayoría ya construido en LDraw, tuve la oportunidad de avanzar rápidamente, deteniéndome sólo cuando era necesario tomar una decisión para hacer el diseño del interior. Para ser sincero, no iba a construir el interior de la estación en un primer momento, pero me decidí a hacer un esfuerzo adicional, y creo que bien valió la pena. El techo era un poco un desafío, pero gracias a más wedge plates tuve la oportunidad de reproducir el diseño del techo octogonal razonablemente bien. Hay algunos agujeros alrededor de las secciones pequeñas del techo que creo que deberían ser menores, pero aún tengo que encontrar una solución. El diseño general de mi estación no coincide exactamente con el real, pero he hecho los cambios

vagones climatizados, me gustaría crear algunos vagones sin climatizar, un coche comedor, el coche de lujo de observación, y el mencionado anteriormente vagon auxiliar motorizado. Y, por supuesto, está la estación de Rusk ... pero su construcción de piedras irregulares me asusta un poco. La única solución que he encontrado hasta ahora es la construcción de toda la estación con 1x2 plates de diferentes tonalidades y "simular" la fachada de piedra irregular.

Me han preguntado ya varias veces "¿El Ferrocarril Estatal de Texas te paga por hacer esto?" No, ni he pedido nada de ellos excepto información. Claro, aceptaría lo que me ofrecieran, pero yo pienso en mí mismo más como un embajador de buena voluntad no oficial del TSRR. Sus maravillosas máquinas son un espectáculo para la vista, y se ha convertido en algo que mi hijo de cinco años y yo compartimos. Tengo que admitir que me gusta conducir hasta el Ferrocarril Estatal de Texas y oírle decir "Vamos a visitar los trenes de papá!"

Para ver más fotos de mis creaciones visita mi cuenta de Flickr:

<http://www.flickr.com/photos/savatheaggie/>

Para más información sobre el Ferrocarril Estatal de Texas, visita su sitio web:

<http://www.texasstaterr.com/>

#

