



LA MADERA EN EL MODELISMO NAVAL



EVA HERMOSO PRIETO



Todo modelo que intente representar un buque, nave o un simple bote de remos, es un modelo naval.

Se puede decir que el modelismo naval nació con el hombre porque es la forma más antigua de modelismo conocida, tan antiguo como la navegación. El más antiguo data de 4000 años a.C. representando una embarcación de remos hecha en plata y encontrada en una tumba. También se hallaron modelos de naves en las tumbas egipcias de oro o plata en las tumbas de los faraones, o de madera en las más modestas, aunque estaban allí por motivos religiosos.

Actualmente los modelos navegables tienen varios usos. Uno dedicado a experiencias, contruidos para someterlos a pruebas en canales hidrodinámicos con objeto de adquirir conocimientos sobre navegabilidad y condiciones marineras antes de la construcción real. Otros modelos son usados en trucajes, para reproducir un momento histórico o imaginario determinado, pero sin llegar al buque real.

Los dedicados al ocio o hobbies son los protagonistas de este artículo. Unos son para recrearse con su navegación y otros consti-

tuyen modelos estáticos, copias fieles de la realidad no preparados para navegar sino para ser expuestos.

El modelismo requiere no sólo habilidad, minuciosidad y paciencia, sino también un conocimiento profundo sobre aquello que se



modela para completar una reproducción fiel de la realidad, exactitud conseguida gracias a la documentación que ha perdurado hasta nuestros días. Además implica el estudio sobre los materiales constituyentes de las piezas, los cuales cumplen una función en la realidad reflejada en el modelo por ocu-

par su misma posición.

En su taller del Paseo de la Castellana, ejerce un artista del modelismo naval llamado Antonio Baño. Desde hace 55 años ha mantenido vivo un trabajo-hobby que no sólo le apasiona si no que además le mantiene cerca del mundo que siempre ha adorado: el mar.

En el caso de los barcos, la materia prima por excelencia es la madera, sobre todo en los navíos preferidos de Baño, veleros de los siglos XV hasta el XIX, porque después aparece la chapa con la soldadura y rompe el encanto de su trabajo.

Tras ver truncada su vocación de marino como su padre, se trasladó a Madrid a los 17 años, donde sacó las oposiciones de especialista de teletipos en la Capital, lejos de su verdadera vocación.

La ocasión de paliar su "morriña" le llegó de la mano de su tío, modelista del Museo Naval, con el que empezó a trabajar, valiéndose de su habilidad para tareas delicadas y su entusiasmo en estudiar la documentación necesaria. Entre los modelos de aquella época destacan unas carabelas con las que se rodaron los exteriores de la película



ARTE

«Alba de América».

Más tarde instaló en su domicilio un taller para continuar en la faceta de hobby por su cuenta. Pero en un momento de apuro probó a vender uno de sus navíos acudiendo a antigüedades Linares con una carabela y recibió por ella una ridiculez comparado con el trabajo invertido. De todas formas, le supuso el comienzo de una relación duradera con este cliente, ya que desde ese momento le encargaron barcos para las tiendas de Mallorca, Barcelona, Valencia, Sevilla, Tenerife y Madrid.

Mediante planos y fotografías el cliente escogía y a partir de entonces 6 ó 7 barcos siempre tenía encargados, resultando una actividad que además de hobby suponía un sueldo extra.

Durante los años que ha estado introducido en el modelismo naval ha realizado exposiciones gracias a la liga naval. Subvencionada por la Dirección General de Artesanía, expuso modelos en Frankfurt y en España realizó exposiciones en Madrid y Málaga. Más numerosas que las exposiciones han sido las presentaciones de modelos en distintos puntos de nuestra geografía.

Los Modelos

Realiza todos los modelos de barcos, pero su preferencia se sitúa en una época más que en unos modelos. Entre ellos destacan los de la época de los grandes y elegantes *Clippers*, aunque también ha hecho algunos barcos modernos, mercantes concretamente. Los *Clippers* representan la máxima evolución de los barcos comerciales. Las características de estas rápidas embarcaciones con medias de hasta 16 nudos, eran de casco muy afilado y una arboladura y velamen muy potentes.

Entre los que realiza asiduamente destacan los barcos de Lepanto, Trafalgar, Cavity y el San Juan Nepomuceno mandado por Churruca, su preferido por su pertenencia a la flota española. Sin embargo la mayoría de los clientes siente predilección por el Victory, botado en 1777 y mandado por Nelson en Trafalgar y que es superado con creces por barcos como el Royal Willian, «auténticas catedrales flotantes», por su gran ornamentación: había barcos de combate ingleses que no salían a la batalla para evitar que se deteriorara su ornamentación tan lujosa.

También realiza el modelo tipo Pamir, uno de los últimos buques que se construyeron



en la época de los grandes veleros de tres o más palos, como El Cruz del Sur y El Estrella Polar. Todos ellos navegaban por la ruta de las Indias, también llamada ruta del té. En este momento trabaja en el Ocean, el representante de la transición de la vela a la máquina (foto barco rueda y velas) y recordado por ser el primer barco que cruzó el Atlántico con ayuda de máquina.

Nunca trabaja en un único modelo, sino dos a la vez, de manera que aprovecha los tiempos muertos producidos durante operaciones como el secado de la cola o de la pintura, para adelantar detalles del otro. Si se puede parar con dos barcos, simultanea tres.

El Material

En la realización de barcos no resulta extraño el uso de múltiples especies de madera, más aún cuando permite un gran juego de tonalidades. Esta característica es apreciada por el modelista aunque determinada por cada pieza, porque cada elemento tiene una apropiada.

Así por ejemplo, para las partes ocultas del interior del modelo, como la caja de las cuadernas (ver foto del casco construyéndose) cuya función es actuar de plantilla, se emplea el contrachapado.

Para piezas que deben adaptarse fácilmente a una forma dada, se utiliza abedul finlandés, por ser fácilmente maleable, sin nudos, y deformable solo mojándose en agua.

Para las cuadernas (vulgarmente costillas) se usa la madera de olivo, de roble o también de abedul.

Con el modelo se trata de reproducir la nave real, es decir imitar en todo lo posible sus

características y formas, incluidas las maderas siempre que resulte factible.

Este es el caso de la teca de Java, una madera muy marinera. Tanto la teca, como la caoba o el haya, son utilizadas para zonas vistas del barco porque son maderas bonitas.

Entre las maderas más apreciadas nombra el nogal, el boj gallego, el palo de santo, estos dos últimos de gran dureza pero fácil torneado.

El nogal que emplea es el nogal español. Muchos modelistas lo sustituyen por el nogal americano o la mansonia de peor manejo debido a que el polvo producido en el mecanizado es irritante y provoca estornudos frecuentes.

Se usa en cubiertas y en palos. También se ha usado para este fin el pino canadiense por ser una madera de veta muy fuerte.

Otras maderas con inconvenientes en su mecanizado son las del oeste de Africa, como la ukola. Tornearlas supone irritaciones en las mucosas, en la piel y en los ojos, resultando un lagrimeo constante, con el destrozo añadido que provoca en las herramientas, algunas tienen una textura que actúa como un esmeril y las desgasta más rápido de lo normal.

Por otro lado sufre con las maderas demasiado blandas. Cuando debe realizar una talla y se astilla continuamente y expulsa una pelusa que dificulta el trabajo. Si ésto se realiza con maderas de mayor dureza, como el boj gallego, el resultado del trabajo dista totalmente del conseguido con las blandas. El boj da un torneado magnífico, ni siquiera requiere un lijado las piezas posteriores, su



A R T E

compactación es apreciada.

Las maderas preferidas de Baño a la hora de trabajar son la caoba, el nogal español, la teca y el boj gallego.

La Construcción

El proceso de construcción de un modelo naval es muy similar a la construcción de un barco real.

También se necesitan planos de los barcos reales escogidos para modelar y ahí aparece la primera dificultad. Estas guías se consiguen a través de pedidos a biblioteca de museos, sobre todo de París y Londres los cuales, tras previo pago, los envían con todo detalle. Algún que otro pedido le ha dado problemas. Sobre todo apunta la escasa disposición que existe en el Museo Naval de Madrid, donde ha tenido poco éxito.

La escala de trabajo es 1/50 pero las más frecuentes son 1/75 ó 1/100 (fotos 1/75). Modelos a 1/50 se hacen pocos, sobre todo porque hay que tener espacio suficiente para trabajarlo con comodidad.

Lo primero que se diseña en un barco es el perfil: se saca la quilla, el tajamar o la roda (en proa) y se obtienen las cuadernas que corresponden a cada sección del barco según el plano. Estas se colocan sobre la quilla y se cubren con unas tablas finas denominadas tracas.

Las tracas son las que cierran el casco del barco. Son de abedul cuando se pinta posteriormente. En caso contrario se coloca una madera noble, como el nogal que embellezca el resultado final por su aspecto cálido. Una vez terminado el casco, se pasa a la cubierta, trabajando los listones aparte luego colocados imitando la tabla verdadera, sostenidos por los baos. Deben colocarse partiendo de la línea central de cubierta (línea de crujía) y avanzando hacia las bandas laterales. Las tablas deben cortarse o marcarse en distintos largos, teniendo en cuenta que las reales suelen ser aproximadamente de cuatro metros. También se pueden instalar encoladas sobre madera contrachapada. Sobre la cubierta se sitúan los palos con las vergas donde irán colocadas las velas, rematadas por los foques en proa y la cangreja a popa.

El siguiente paso consiste en aparejar, situar los obenques, las escaleras, que son las tablas de jarcia, los estays, es decir los cabos encargados de fijar los palos al casco en el sentido longitudinal del barco y toda la cabullería propia de un velero.

Acabada prácticamente la instalación de los elementos, se trabaja con las velas. Es propio del maestro «meterlas en viento», es decir presentarlas con el aspecto de un barco navegando con las velas hinchadas; el que no sabe, o por expresa petición del cliente, las deja en lo que se llama «calma chicha», es decir con las velas caídas.

Las piezas quedan unidas mediante alfileres de miniatura o cola blanca, y en el caso de ser ensambles, por ejemplo de cola de milano, realizados con ayuda del torno.

Para finalizar el trabajo hay que ocuparse del acabado exterior. Normalmente suelen ir pintados, aunque otros llevan la obra viva pintada -la parte situada debajo de la línea de flotación en un barco real- y el resto del casco por encima denominada obra muerta, simplemente se encera sin brillo ni barnices modernos para no caer en anacronismos (navío de cañones de la foto). Debe intentarse reproducir el color del alquitranado.

Buscando asemejarse a la realidad se puede patinar posteriormente. Frotando el casco y siguiendo un proceso con un preparado de tierras y lacas, se obtiene un aspecto envejecido del exterior muy realista. Aquí influye mucho el gusto del cliente.

En el taller no sólo se realizan modelos de barcos, sino cualquier cosa relacionada con el mundo naval: cuadros de nudos marineros y metopas; secciones longitudinales enmarcadas.

También suministra piezas a Casa Reina, dedicada al modelismo naval. Provee a las llamadas «cajas de montaje», es decir distintas piezas preparadas para el ensamblaje en modelos para aficionados: escaleras, enjaretados, cañones, anclas de varios tamaños, bombas para achicar agua, etc., abasteciéndose sin problema de las especies de madera necesarias, hasta las exóticas, en listones que prepara en máquinas para modelar posteriormente, las piezas pequeñas que acumula en sus respectivas cajas.

También realiza secciones transversales del



casco (foto), porque sobre gustos no hay nada escrito.

Los precios oscilan mucho dependiendo del trabajo que requieran: desde 250.000 pts. como la carabela (foto), o las 300.000 pts. de la sección, pasando por las 800.000 Pts que cuesta el Ocean (foto), hasta 1.000.000 pts del navío de guerra (foto).

Aunque sigue trabajando para encargos de particulares, desde hace 8 años admite trabajos sin ningún compromiso, porque a su edad y con problemas de salud no quiere verse obligado a trabajar todos los días.

Bibliografía

* MODELISMO NAVAL.

MARCO PAGANI.

EDITORIAL DE VECCHI.

* LOS GRANDES VELEROS.

GIANCARLO SCHIAVONI.

EDITORIAL ANAYA.

* GRAN ENCICLOPEDIA DEL MODELISMO.

EDITORIAL NUEVA LENTE.

D. ANTONIO BAÑO

TALLER: Pº DE LA CASTELLANA, 235

Tlf. 91 315 14 16

C/ ISLAS CIES, 15, 10º-4. Esc. 2º

28035 MADRID