PEANA

Asociación Álavesa de Miniaturas y Maquetas

Contenido

- Editorial
- Artículos
- Historia uniformológica del regimiento ÁLAVA (Vitoria)

Nº22 dic. 22

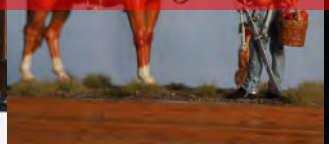
Artículos

Historia del avión estrellado en Vitoria-Gasteiz

Amigo invisible año 2021

Paso a paso Fordson 7V (part. 1)

Los ojos de Wellington en la Península



Existencia robótica y 3D

PEANA

"PEANA" Boletín informativo de la A.A.M.M.
Depósito Legal: VI-655-88

Asociación Alavesa de Miniaturas y Maquetas
Reg. de Asociaciones del Gobierno Vasco A/349/87
Reg. Municipal de entidades Ciudadanas de Vitoria: nº682

Domicilio Postal:
Florida 78, 8ºE; 01004 Vitoria
Tfno.: 945 25 95 92

Local en:
Zapatería 106, bajo

Página web: www.aa-mm.org
E-mail: informacion@aa-mm.org

Reproducción por:
San Martín Impresión Digital S.L.
C/ Argentina 3, 01009 Vitoria
Teléfono: 945 22 44 99
www.sanmartin-digital.com

JUNTA DIRECTIVA
Presidente: Txema Lázaro
Secretario: Juan Carlos Estarrona
Tesorero: Félix Jimenez
Vocal de Figuras: Patxi Vacas
Vocal de Maquetas: Manu de la Hoz
Vocal de Barcos: Manuel de la Hoz

REDACCIÓN
Txema Lázaro
Txusmari Sainz
Emilio Larreina
Jesús A. Garzón (maquetación)

COLABORADORES
En éste número:
1 Emilio Larreina
2 Txema Lázaro
3 Txusmari Sainz
4 Jesús Ángle Garzón
5 Víctor Sanz-Yrazu

Editorial

¡Hola amigos!

Me alegro de volver a estar de nuevo con todos vosotros, de seguir con la cita de nuestro Boletín al que regresamos con nuestros artículos sobre modelismo e historia. Bueno todos no; nuestro socio, compañero pero sobre todo gran amigo David se ha ido. No es la mejor forma de empezar este boletin, pero David todavia suena en nuestra cabeza y corazón, y es lo primero que me viene a la mente. Creo que todos coincidimos que nuestro "concejal de festejos" era, es y será la alegría de nuestra Asociación, amén de extraordinaria persona, no vaciló ni un segundo en echar una mano, resolver una duda, situación....se nos ha ido el mejor.

Es dificil continuar así, pero el mejor tributo a su persona, es dedicarle este número. Va por ti David!!

Empezamos por el motor, tu otra gran afición, en la que tu gran amigo Victor nos enseña el montaje pintado y demas tratamientos de un camión Fordson 7V, un lujazo de artículo por cierto: Txusmari nos presenta unos deliciosos personajes, los robotijos, que os gustará mucho. También podeis disfrutar de un artículo muy interesante sobre "el guía", título de una viñeta, realizada por Emilio, ambientada en la época napoleónica.

Nuestro compañero Jesús, hace una breve reseña de nuestra 2ª edición del Amigo Invisible, más exitosa si cabe que la primera, y un servidor os cuenta una historia, que si no la conoceis, os gustará sin duda por lo insólita y curiosa, como poco, del piloto alemán que se estrelló en nuestra emblemática plaza de España junto con el diorama, que nuestra Asociacion ha realizado para recordar aquel triste suceso.

Por otro lado, continuamos el capítulo correspondiente a la Historia uniformológica del Regimiento ALAVA , y que desgraciadamente llega ya a su fin, poniendo broche de oro a la historia de nuestro querido Regimiento. Después ya veremos, y digo ésto, porque habrá que pensar en un nuevo proyecto, que sea tan ilusionante como ha sido éste. El tiempo lo dirá....

Agradecer como siempre a todos los que han participado y colaborado en la edición de este nuevo Peana, y dejaros la puerta abierta a todos los que querais aportar algo a la revista, en forma de noticia, artículo, crítica...,estais invitados.

David, espero que te guste

¡Que lo disfrutéis!

Presidente de la A.A.M.M.
Txema Lázaro

Secciones

01 - Editorial
02 - David Mielgo; Un hombre entusiasta
03 - Historia del avión alemán estrellado en Vitoria-Gasteiz
09 - Amigo invisible 2021
11 - Historia uniformológica del regimiento ÁLAVA (VITORIA), Epílogo
15 - Paso a paso; Fordson 7V (parte 1)
17 -El Guía; Los ojos de Wellintong en la peninsula
25 -Existencia robótica y 3D

David Mielgo; Un hombre entusiasta

No era el hombre más preciso ni más paciente, pero era un hombre entusiasta.
Quizá es lo que más ha definido a David. Entusiasta. Siempre dispuesto, siempre arrimando el hombro, siempre amigo. No recuerdo una sola vez, (y lo de una sola vez no es un hablar) en la que, en cualquier historia en la que nos hubíeramos metido, David no estuviera por medio aportando, resolviendo, cubriendo huecos, con una furgoneta, con un "escúter" (jamás llamó de otra manera al artilugio afilado que usamos) o terminando de apañar lo que fuere, maquetas a 1/72 incluidas, con "unas puntas de veinte cien".
Puedo estar horas rememorando momentos y conversaciones...

- *¿Cómo pintas esto?*
- *Con rojo, amarillo y azul...*
- *¿Y esto otro?*
- *Con rojo, amarillo y azul...*
- *Te voy a dar una patá en los...*

No puedo ver un coche de bomberos sin verle a él. Si le dejamos pinta de rojo incluso al submarino amarillo. Ni una viñeta civil, o una con cualquier cosa civilizada aunque fuera para un atraco. Ni... yo qué sé...
Siempre ahí. En vinos calientes, dioramas, desescombrados de dioramas *"Ya dije yo que eso es obra civil"* montajes, desmontajes, cenas, organizaciones, desorganizaciones, naufragios *"Yo no sé arreglar barcos, pero llevo las cervezas"* cervezas, más cervezas, risas, más risas y una eterna sonrisa. De las de verdad. Franca, transparente.
Y con todo, con tantas horas, tantas locuras, solo una cosa que reprochar... Esto no se nos hace.

Por:
■ Víctor Sanz-Yrazu

¡Eh David, despierta!
Es la frase que me vino a la cabeza cuando el pasado 29 de septiembre te veía por última vez en el tanatorio. Estabas dormido, no podías haberte ido para siempre. Además, tu semblante aún mantenía esa media sonrisa pícara tan tuya. ¡Cabrón despierta!...

- *¿Te acuerdas cuando nos conocimos, David?*
- *Pues claro, nos casamos el mismo día.*

15 de junio de 1985. Allí estaban ellas, nuestras chicas Olga y Estrella bajo el foco de los fotógrafos, mientras tú y yo nos aflojábamos el nudo de la corbata, sudando y buscando la sombra en el Museo de Bellas Artes.

- *Y yo con chaleco* me decías; *¿Quién me mandaría?* Jajaja

Ya tenías ese verbo fácil y carácter extrovertido que siempre te caracterizó.
Volveríamos a coincidir pocos días después en el viaje de novios. ¡Qué bien lo pasamos!

- *¿Te acuerdas que Estrella, mi mujer, y tú salíais a todos los juegos que se organizaban?*
- *Claro que me acuerdo. Si hasta hubo quien se pensaba que éramos pareja y que Olga y tú erais el otro matrimonio... ¡Erais un poco sosos...!*

Y así nació nuestra amistad. Que se vería reforzada al formar parte del nacimiento de la Asociación de Miniaturas y Maquetas. Nuestra A.A.M.M. Tú y tus coches de bomberos, tú y tu terraza, en la que maqueteabas como podías. Tú y tus tuppers, en los que ibas guardando y acumulando proyetos comenzados... Tú y tu sempiterna cantinela de que teníamos que reconvertirnos en sociedad gastronómica, aportando incluso los parámetros que teníamos que seguir para conseguir subvenciones y que me ahorraré de transcribir por lo "poco correctos" que resultarían...
Durante muchos años ostentaste en nuestra Junta Directiva la vocalía de "Concejal de Broncas y Festejos". Y es que siempre estabas a mano para organizar una cena, un vino caliente en Navidad, una excursión. Ahí estabas en tu salsa. Coches de bomberos y "jarana"; esas eran tu divisas.
Y ahora, vas y nos dejas. Y sin avisar. Así no David, así no. ¡Despierta!

Por:
Txusmari Sainz

Historia del avión alemán estrellado en Vitoria-Gasteiz

■ Foto publicada en Historias de Vitoria Gasteiz y hecha por José María Knörr Elorza

Seguramente la mayor parte ya habeís oído hablar algo de esta noticia del avión alemán estrellado en la Plaza de España de Vitoria-Gasteiz, aunque en un principio el régimen franquista lo ocultó.

A falta de información oficial debido a la censura, sobre este hecho circularon varias teorías, pero a ciencia cierta, se desconoce la causa del accidente.

La Historia

Todo comienza cuando 2 meses antes se había producido el levantamiento de Franco y Mola, y la ciudad de Vitoria había caído del lado golpista.

El 26 de septiembre llegan al aeropuerto vitoriano José Martinez Aragón 6 cazas alemanes biplanos modelo Heinkel HE51A, que son una avanzadilla de la famosa "Legión Cóndor" nazi y que en 1937 masacrarían la población civil de Gernika.

■ En la fotografía, una escuadrilla de éste modelo de avión

La llegada de los cazas alemanes tuvo la censura y secretismo propio de estos casos, pero las autoridades de la ciudad quisieron recibir a estos alemanes con la mayor distinción. Estos, abrumados por tanto agasajo quisieron rendir a la ciudad con una ofrenda floral desde el aire en el primer vuelo que hicieran

Sucedió el martes día 28, pasadas las 8 de la mañana, en una salida que hicieron los cazas, al pasar por el centro de Vitoria ,el 2º teniente Ekhehard Hefter rompió la formación para acercarse a la Plaza y lanzar un ramo de flores ¿a alguna chica que conoció en la fiesta de ese sábado?). El avión en su vuelo rasante chocó con algo, provocando su caída al interior de la plaza, estrellándose en la esquina donde está hoy el bar Deportivo Alavés.

Hay dos versiones: si chocó con un árbol o una antena, cable o similar, ambas son posibles, el caso es que el avión explotó debido a la munición y combustible que llevaba.

Instantes después del accidente. el avión aún ardiendo, con muchas personas agolpadas alrededor, algunas de ellas saludando con brazo en alto

En dic er,

considerado el primer piloto alemán muerto en la Guerra Civil, murieron dos civiles que se encontraban en la zona.

Según algún testigo presencial, al llegar a la Plaza, y ver el aparato en llamas, asegura que salieron unos funcionarios municipales con un bote de pintura roja para tapar con brocha la cruz gamada o esvástica que figuraba dentro del círculo negro del fuselaje para que no se viera que era alemán y nazi.

En realidad el avión en sí no era nazi, ya que pertenecia a la Luftwaffe (ejercito del aire aleman), pero hubo pilotos de la Legión Cóndor, que pintaron esvásticas en el circulo negro oficial, a modo personal. A pesar de que en los primeros meses de la contienda civil, las autoridades del bando nacional, prohibieron a los voluntarios alemanes el uso de emblemas y distintivos que desvelasen su procedencia.

■ Ilustración del avión accidentado

El diorama

La idea de realizar un diorama representando ese momento histórico, vivido por nuestra ciudad, nos pareció de lo más estimulante.
La decisión de elegir la escala no fue dificil: el avión, muchas figuras...y el edificio de la Plaza de España, estaba claro que teniá que ser pequeña , 1:72, pero figuras no encontramos a esa escala, así que pasamos a 1:87donde ya teníamos la posibilidad de adquirirlas.

■ Planteamiento previo de la escena

El problema lo tendríamos con el avión, dado que no se comercializan aviones a esa escala.
El modelo de avión lo teníamos, una maqueta de ICM, pero a escala 1:72, asi que habia que hacerle un scracht importante, para que se adaptase a la escala, y al estar destruido el trabajo era doble, practicamente hubo que reconstruirlo de nuevo. Gracias al extraordinario saber hacer de Iker se consiguió.

El edificio lo hicimos en 3D, gracias a Luis, y a la inestimable ayuda de María José Marinas por parte del Archivo Municipal de Vitoria-Gasteiz que nos facilitó los planos de la Plaza de España y fotos de aquella época.

Por supuesto hubo que trabajar la fachada del edificio y darle una textura convincente.

■ Kiosko “El Globo”, realizado a scratch y que todavía existe en la actualidad

Las barandillas de los balcones utilizamos unas planchas de la marca Redutex así como para el suelo o pavimento de la plaza, pintandolo y dandole sus correspondientes tratamiento a base de lavados, y pincel seco.

Las barandillas de las bancadas de piedra se hicieron en 3D.

Hay que resaltar, que a las dificultades propias del trabajo, nos tocó una época complicada, ralentizando el proyecto en el tiempo.

■ Luis, Iker y Txema preparando la información del diorama

Las figuras, cerca de 80, de la marca Preiser, de una gran calidad y modelado perfecto, fueron las escogidas para ambientar el diorama.

Historia del avión alemán estrellado en Vitoria-Gasteiz

Por último, una vez colocadas las figuras, terminamos de colocar la farola, las banderas que engalanaban los balcones, ...también encendimos la luz!! Como detalle, pusimos iluminación dentro de los edificios (antes de cerrarlos) como se puede apreciar en alguna de las imagenes, dando por concluido el diorama.

Espero que os haya gustado esta historia tan singular, olvidada hasta hace bien poco, y que hemos querido contribuir con este diorama a su difusión y recuerdo.

Por:

■ Txema Lázaro

2021

Tras una primera y exitosa experiencia el año pasado, este año se ha decidido seguir con la iniciativa del amigo invisible que, al igual que el pasado, permite pintar una pieza a cada uno de los socios participantes y, a cambio, recibir una de las figuras pintadas por parte de otro de los socios participantes.

Este año se han mantenido las condiciones del anterior: Primero se realizaría un sorteo ciego, de tal manera que solo se sabría a quien se iba a pintar la figura, pero no de quien se recibiría. La elección de la pieza ha sido libre, con la única condición de ser una escala de 28mm. para todos los participantes. La peana también ha sido la misma para todos, un taco de 4x4.

La fecha elegida este año para el intercambio de figuras fué el 20 de diciembre. Siendo los participantes de este Amigo Invisible los mismos "siete magnificos" del año anterior: Álvaro, Ignacio, Iker, Juan, Patxi, Txema y Txusmari.... y una nueva incorporación desde tierras asturianas, Victor. Este último, no pudo asistir, así que no aparece en la foto pero mandó la figura a su afortunado receptor.

Por último, y como más vale una imagen que mil palabras, os dejo la foto "en familia" de los participantes y las de las figuras realizadas por cada uno de ellos.

■ Participantes del Amigo Invisible: Iker, Txusmari, Ignacio, Juan, Patxi (de pie), Álvaro y Txema (sentados)

Por:
■ Jesús A. Garzón

Epílogo

Estimados amigos, terminábamos el capítulo XVI, y último, de la Historia uniformológica del regimiento ÁLAVA (Vitoria) en el número 21 de PEANA, hablando de un sinsentido; éste:

Porque es un sinsentido leer …ÁLAVA (VITORIA)… cuando lo correcto es lo contrario: VITORIA -ciudad-, capital de ÁLAVA -provincia-. La explicación a todo esto es clara, aquí no se trata de ciudades o provincias, sino de regimientos, y en el Ejército español han convivido los de VITORIA y ÁLAVA a lo largo de los tiempos en bastantes ocasiones, con los escudos en las banderas intercambiados ***(Atención; esto es un error, NO es cierto)*** *pero compartiendo sobrenombre -El Vencedor- y el mismo historial. ¿Alguien da más?*

Bueno, pues este lío regimental procuraremos aclararlo en un artículo posterior, si no nos fallan las fuerzas.

Pues las fuerzas no nos han fallado y vamos a ello olvidándonos para siempre de la corrección: VITORIA (Álava) cuando llevamos -por nuestra mala cabeza- desde ¡1989! en PEANA nº 4, citando ÁLAVA (Vitoria) que, repetimos, no es incorrecto porque hablamos de regimientos y no de topónimos. Era nuestra creencia que, al relatar el Historial del Rgto. ÁLAVA, estábamos haciendo también el del Rgto. VITORIA pues ambos nombres aparecen, entre otros, en el Historial oficial del primero.

Esto que fue realmente cierto el 1 de marzo de 1707 cuando los integrantes del Rgto. ÁLAVA se levantaron ese día con un nombre nuevo, VITORIA, sin haber cambiado de jefes, oficiales, bandera, uniformes o situación real, en definitiva, siendo todo igual a la víspera.

Pero el resto de mutaciones del Rgto. ÁLAVA a diferentes apelativos y numerales siguieron otros caminos y, aunque realmente parecieran entes distintos, mantuvieron ambos el mismo Historial del primigenio "Tercio de Álava" probablemente porque, naciendo como ÁLAVA, tres años después cambió a VITORIA y sólo reapareció como ÁLAVA en su época final.

El hecho de mantener un Historial común es una tradición militar, elevada a Ordenanza con un Real Decreto de 17 de junio de 1860 consagrada en su punto 1º:

"… que los regimientos de Infantería y Caballería … eran continuación de los antiguos tercios o regimientos y, como tales, herederos de su Historia y tenían el derecho incuestionable de usar en sus banderas y estandartes los blasones que en recompensa de servicios distinguidos … merecieron sus augustos predecesores, luego el actual (es decir, en 1860) Rgto. "ÁLAVA" es … el heredero incuestionable de aquél Rgto. "Voluntarios del Estado" (1803), … como su antecesor el Tercio y Regimientos de "ÁLAVA" y de sus sucesores, batallones y regimientos de Línea de "LA VICTORIA" y "VITORIA" números 36, 39 y 42.

Estas unidades tienen por heredero legal, solo y exclusivamente, a este "Regimiento de ÁLAVA nº 56" ***(estamos en 1908)*** *pues ningún cuerpo de Reserva o unidad de segunda línea le corresponde la sucesión histórica de aquéllos, con arreglo al punto 4º de la citada disposición de 1860 … y ninguno de ellos debe considerarse sucesor de aquel Tercio y antiguos Rgtos. "ÁLAVA" y "VITORIA".*

Ambos párrafos entrecomillados corresponden a un artículo publicado en "La Correspondencia Militar", nº 9.182, del 31 de enero de 1908, que trata del teniente Ruiz, la Infantería y el primer centenario del 2 de mayo de 1808. No hemos encontrado un testimonio mejor de la imbricación de los Rgtos. "ÁLAVA" y "VITORIA" a lo largo de los siglos, claramente reflejado en un historial común.

Pero antes de verlo, dos incisos:

-N.º 1:

Los sustantivos VITORIA, VICTORIA y LA VICTORIA significan lo mismo, el triunfo de un combatiente sobre el adversario, deseo supremo de todo ejército, aplicable a innumerables eventos de

nuestra vida. Con VICTORIA y LA VICTORIA no tenemos problemas, pero el primero, VITORIA, suena extraño a nuestros oídos pues lo asociamos sin más al nombre de la capital de Álava. Sin embargo, también significa "triunfo".

Aquel pequeño pueblo recibió el fuero de población en 1181 por el rey Sancho el Sabio de Navarra según el acta de Fundación redactada en latín:

"… Vobis ómnibus populatoribus meis de Nova Victoria … villa cui novum nomen imposui scilited Victoria, quae antea voculabatur Gasteiz …"

Más o menos, leemos que el rey funda *Nova Victoria*, cuyo nombre será *Victoria* sobre una población anterior que se llamaba *Gasteiz* y que, en pocos años, se convertiría en la capital de Álava.

Pero en el siglo XII ya no se hablaba latín en la Llanada alavesa, convertido en el idioma institucional y culto, sino un castellano, aún balbuceante, pero generalizado y la nueva villa fue conocida desde su inicio como VITORIA, significando el hecho triunfal, pero sin la letra "C" de la VICTORIA latina.

Lo corrobora el título de cuidad otorgado por el rey Juan II de Castilla en 1431, casi tres siglos después:

"… hago ciudad a la dicha villa de Vitoria y quiero que de aquí en adelante sea ciudad y sea llamada la ciudad de VITORIA …"

Y seguimos; el primer diccionario de la Lengua Española, de Covarrubias, de 1611, no recoge el vocablo VICTORIA sino VITORIA como *"… el rendimiento del enemigo y la gloria de haberle vencido …"* en su primera aceptación, y en la segunda lo hace como topónimo: *"… ciudad de aquella parte de "Vizcaya" que se llama Álava, cabeza de provincia, edificada por mandato de Don Sancho de Navarra donde antes estaba una aldea llamada Gasteiso (sic) …"*

Queda claro que con el mismo término se denominaban la ciudad y el hecho triunfal. No hace falta más que leer, por ejemplo, "El Quijote" -1605- para confirmarlo. El sustantivo latino Victoria sufrió el mismo tratamiento en otras lenguas romances como la portuguesa: Vitòria, o la italiana: Vittoria, y no sería hasta la segunda mitad del siglo XVIII cuando se asentó definitivamente Victoria tal y como lo entendemos ahora. Esto se refleja en el historial del Rgto. ÁLAVA cuando en 1707 (siglo XVII) muta a VITORIA y en 1813 (siglo XIX) a VICTORIA.

Mientras tanto, la ciudad siguió con su nombre, aunque en los pasados años 80 fue modificado a Vitoria-Gasteiz por la autoridad competente.

-N.º 2:

Este segundo inciso afecta a la bandera del regimiento. Aprobada la creación del *Tercio de ÁLAVA* en 1703, fue levantado realmente en 1704 por la Diputación provincial ya como *Regimiento de ÁLAVA*. y resulta un misterio que el escudo de armas de la bandera sea el de la capital, Vitoria, en vez el perteneciente a la provincia homónima, Álava, como era la costumbre. La portada de la obra de D. Celestino Rey Joly sobre la historia del Rgto. Álava, editada en 1903 -Ver Fig. 1-, y comparar con el escudo de la ciudad -Ver Fig.2-; es el mismo.

Historia
DEL
Regimiento de Infantería
Álava núm. 56
EL VENCEDOR
QUA VINCIT
POR
CELESTINO REY JOLY.
Oficial del Cuerpo.
CÁDIZ
1903.

■ Fig. 1

■ Fig. 2

Pero, aunque ambos regimientos compartieron historial, bandera y apelativo, "El Vencedor", hasta el citado siglo XX, pensamos que en la segunda mitad del mismo el Rgto. ÁLAVA recobró su escudo en las banderas cuando ambos estuvieron activos como regimientos, simultáneamente -Ver Fig. 3-. Sería lo normal, pero lo ignoramos, y dilucidarlo es una tarea ante la que nos declaramos vencidos de antemano.

■ Fig. 3

Y mencionados ambos incisos, una nota más: los Historiales mostrados a continuación recogen únicamente los de los Cuerpos presentes en los Ejércitos Nacionales a lo largo de los siglos, pero no los numerosos y efímeros Regimientos, Batallones,

Milicias, etc. levantados como de ÁLAVA y VITORIA por diferentes circunstancias, desaparecidos inmediatamente con el motivo de su creación, ni tampoco los referentes a los Cuerpos de Caballería como los Cazadores de la Victoria alzados a finales del XIX.

Historial de los regimientos de Infantería ÁLAVA y VITORIA/VICTORIA

30-10-1703 -Se aprueba por la Diputación de Álava la creación del "Tercio de Álava"

28-09-1704 -Cambia su nombre a "Regimiento de Álava"

28-02-1707 -Nuevo cambio a "Regimiento de Vitoria nº 16"

20-04-1715 -Disuelto al final de la campaña.

06-07-1793 -Se crea el "Rgto. Granaderos Voluntarios del Estado" y se le adjudica historial del "Vitoria".

28-11-1803 -Pasa a "Rgto. Voluntarios del Estado"

02-05-1808 -Disuelto en Madrid en los combates del 2 de Mayo.

11-06-1808 -"Rgto. Voluntarios de la Victoria", levantado en El Ferrol con parte de los del "Voluntarios de Estado" huidos de la capital y personal de Marina.

21-12-1808 -Renombrado "Rgto. Victoria"

21-06-1813 -Participa en la Batalla de Vitoria en la División de Morillo. -Ver Fig. 4-

16-10-1814 -El "Rgto. Victoria" es destinado a Ultramar (Puerto Rico y Cuba).

02-03-1815 -Formado en la Península el "Rgto. de Victoria nº 39" primer gemelo del anterior.

29-11-1821 -Retorna de América el 1º Batallón del "Rgto. Victoria" refundiéndose en el regimiento peninsular.

09-12-1824 -El "Rgto. Victoria" capitula en Ayacucho (Perú) y es extinguido.

16-08-1847 -Reorganizado en Zaragoza el "Rgto. de Vitoria nº 42" (Otra vez vuelve Vitoria sustituyendo a Victoria; ignoramos la razón.)

31-07-1855 -Extinguido.

25-10-1861 -El "Batallón de Vitoria 1º de Línea" es destinado a América

01-10-1864 -Renombrado "Rgto. de Vitoria 1º de Línea".

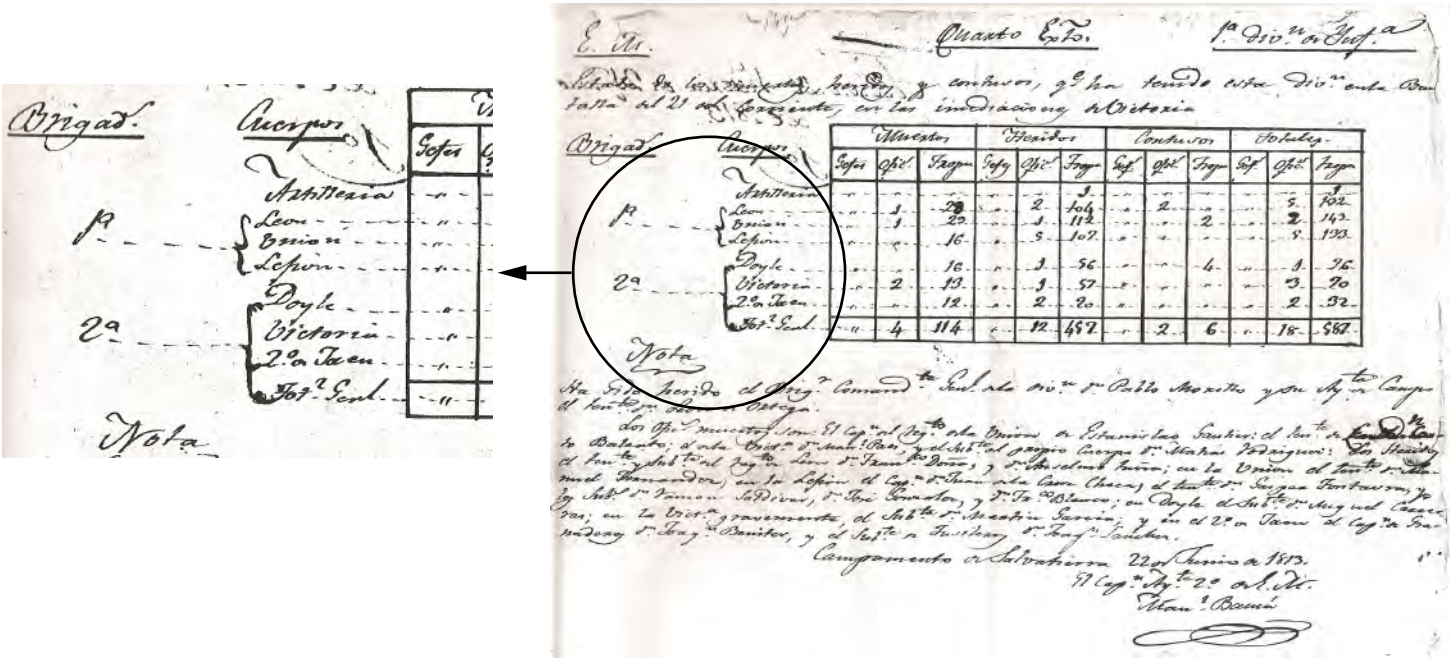
11-08-1865 -Disuelto.

26-09-1876 -En Cuba, el "Batallón Expedicionario nº 16" pasa a "Batallón de cazadores Victoria nº 44".

27-07-1877 -Se levanta el "Rgto. de Álava nº 60".

30-05-1878 -Disuelto en Cuba el "Batallón de cazadores Victoria nº 44".

29-08-1894 -Se renombra el Álava como "Rgto. de Infantería de Álava nº 56".



■ Fig. 4

Última etapa del regimiento, separado del Vitoria/Victoria.

1903 -"Rgto. de Álava nº 56" (Final del estudio regimental de Celestino Rey).

1943 -"Rgto. de Infantería Álava nº 22"

1959 -"Agrupación de Infantería Álava nº 22".

1963 -"Rgto. de Infantería Álava nº 22".

1965 -"Rgto de Infantería Motorizable Álava nº 22".

1972 -"Rgto. de Infantería Álava nº 22".

1985 -Extinguido definitivamente.

Historial del regimiento de Infantería VITORIA/VICTORIA

Última etapa del regimiento, separado del Álava.

16-06-1919 - "Rgto. de Infantería La Victoria nº 76".

09-06-1931 -Disuelto; se levanta el "Rgto. De Infantería nº 26".

25-06-1935 -Se renombra "Rgto. de Infantería La Victoria nº 26".

1936 -El anterior convive con un nuevo "Rgto. Vitoria nº 8" quizá levantado en la ciudad y disuelto durante la contienda civil.

1944 - Reaparece en la lista de Infantería como "Rgto. de la Victoria nº 28.

05-03-1960 - "Agrupación de Infantería La Victoria nº 28.

01-03-1963 - "Rgto. de Infantería La Victoria nº 28.

10-07-1965 -Se deja en PL.M.R., es decir, Plana Mayor Reducida, sin tropa.

1970 -Aparece en la lista regimental como "Rgto. de Infantería La Victoria nº 28", hasta su extinción definitiva en los años 80.

Esperamos que lo relatado hasta aquí resulte suficientemente claro para entender ¡por fin! el aparente sinsentido: ÁLAVA (Vitoria). Pero antes de terminar, una última

NOTA:

Comenzamos con nuestro estudio "Historia uniformológica del regimiento ÁLAVA (Vitorria)" en 1989, conscientes de que utilizábamos un término inexistente en la R.A.E. y aún inadmitido, pero, sin embargo, plenamente utilizado por los especialistas en uniformes militares dada su concreción. Poe ejemplo: el Ministerio de Defensa español continúa realizando cursos de "Uniformología" para dar a conocer: *"… los hitos que marcaron los cambios fundamentales en el Vestuario Militar, las razones y circunstancias que los motivaron, formas, colores y calidades, así como los elementos auxiliares que forman parte de la uniformidad."*

Es lo que hemos intentado hacer desde el inicio y esperamos haberlo conseguido.

Y, sin más, VALE.

BIBLIOGRAFÍA:

- "Historial del Regimiento Álava nº 56", Celestino Rey Joly; Cádiz 1903.

- "Heráldica e Historiales del Ejército", tomo II; Madrid 1969.

- "El Ejército de los Borbones, 1868-1902", tomo VII. M. González Ruiz y V. Alonso Juanola. Ministerio de Defensa. Madrid 2006.

- "Historia Orgánica de las Grandes Unidades (1475-2018)", Fernando Mogaburo López. Ministerio de Defensa. Madrid 2017.

Por:

■ Emilio Larreina

Introducción

Este es un trabajo un poco diferente.
No vamos a ver este camión en ningún circuito ni llevando coches de carreras ni nada por el estilo.
Vayamos por partes:
Los camiones, la maquinaria de obras públicas, los tractores… siempre me han llamado la atención.
Por otra parte, mis amigos de Otero Scale Models, Victor y Jaime, los mejores en lo suyo, me propusieron hacer uno de sus kits… ¡no me pude resistir!.
Y, para cerrar el círculo, los camiones raros, cincuenteros, británicos o sencillamente diferentes son una tentación excesiva.
Ya tenemos el coctel completo.

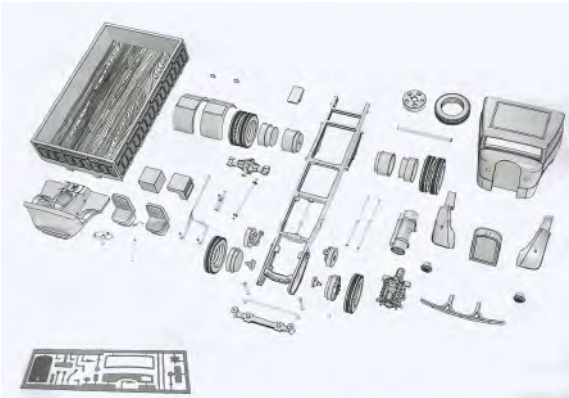
El camión es un Fordson 7V. remotorizado en mi caso con motor Barreiros.
La marca, en principio y en el entorno de la Primera Guerra Mundial, comenzó construyendo tractores con unos principios de diseño similares al del ubicuo Ford T. Sencillo, fiable (no las primeras series) relativamente asequible. Era más barato que mantener los animales necesarios para un trabajo similar.

Los tractores se produjeron, en principio, en Estados Unidos y rápidamente se instaló una planta en Cork, Irlanda. En esa época todavía era parte del Reino Unido. Posteriormente se fabricaría en varios sitios por todo el mundo.
En el año 1937 la Ford de las islas británicas presentaron un camión novedoso, con cabina adelantada y un motor de nuevo diseño configurado como V8 de gasolina y culatas planas, proporcionando una potencia de 85 CV, nada mal en su época, a través de una caja de cambios de cuatro velocidades.
Entre 1937 y 1938 la rejilla del radiador ra curva, y plana a partir de1939.
Tenía el techo corredizo sobre el asiento del pasajero, supongo que a modo de aire acondicionado

En España fue Ford Ibérica la encargada de su importación a través de sus instalaciones en Barcelona, siendo frecuentes en los años 50 e incluso parte de los 60.
Fue frecuente su remotorización, adaptándoles motores diesel Perkins o, como es el caso del mío, Barreiros. Hubo dos batallas, pero en España solo se comercializo la larga.

La maqueta

El kit llegó perfectamente embalado y protegido.
Como suele ser norma en los kits de marcas artesanales, en una caja de cartón con burbujas de plástico, embolsado y, lo que más me llamó la atención, con el chasis sujeto con cinta a un taco de madera para evitar deformaciones. Ya sabemos que las resinas pueden ser temperamentales.
Instrucciones pormenorizadas paso a paso y a color, fotograbados, ruedas de goma, un transparente termoformado para las lunas laterales, otro troquelado para el parabrisas y calcomanías de calidad completan el conjunto.
Puse el despiece sobre la mesa, saque lijas, limas y cuchillas, lupa (uno empieza a tener una edad) lo estudié con detalle y guardé con todo cuidado limas, lijas y cuchillas. ¡En la vida había visto un kit tan perfecto! Nada. Y nada es nada, ni una rebaba, ni una línea de molde… nada. Pintar y montar directamente.
En la vida había visto cosa igual. Palabra, no es porque sean amigos, es que no he visto nada así nunca. Hice un cierto montaje “en seco” más por la curiosidad de ver cómo va a quedar que por necesidad.
He escaneado las instrucciones, me evito hacer una descripción del despiece.



Comienzo con el trabajo. No suelo imprimar las resinas cuando pinto con lacas al agua tipo Tamiya o Mr Hobby. Nunca he tenido ningún problema y me quito una capa que siempre tiende a empastar detalles. Tras montar chasis, transmisión eje trasero, eje delantero me pongo a pintar. Este último trae la posibilidad de colocar una varilla a modo de eje, o dotarlo de dirección funcional. Cómo no, funcional.
A la base le he dado un color marrón obscuro regular en todo el conjunto para después ir aplicando rojo mate de Tamiya de forma que reservo el marrón en los recovecos.

Sin meterme en grandes líos he aplicado el color de arriba abajo para acentuar las luces y sombras, más o menos como en los vehículos militares. Después, a las zonas superiores le he ido aplicando poco a poco pequeñas cantidades de amarillo para ir dando ese aspecto iluminado.

Tras un barnizado en brillo con Tamiya, sombreo y enguarro con marrones y negros. Esta vez he usado tintas de Citadel. Nuevo barnizado, esta vez en mate y con lapiceros acuarelables remarco aristas con tonos rosas y naranjas, y utilizo marrones para simular pequeños arañazos.

Pequeños toques de color plata o aluminio para las tuercas, sombreados para selectivos para remarcar algún detalle que otro, algún volumen… y listo.
A continuación, la cabina y los guardabarros.
Para la primera he usado un azul obscuro para empezar y de la misma manera que el chasis, he ido aclarando las distintas partes, siempre de arriba abajo. He usado un azul grisáceo como color dominante porque me ha parecido un buen contraste con el rojo del chasis y de aspecto bastante "industrial".
En las partes superiores he llegado a meter algo de blanco. Los guardabarros están pintados de forma parecida, pero con negro de base y grises de blanco y negro cada vez más claro.

A partir de aquí, más de lo mismo… remarcado de juntas con tinta de Citadel azul, pequeños arañazos a lápiz con color azul claro, algún descuelgue de mugre con azul obscuro, también a lápiz… también he aplicado pequeños toques morados en las sombras para aumentar los matices. Después queda todo muy atenuado con el empolvado. No se ve, pero se siente. Unos toques de lápiz acuarelable marrón y marrón naranja resuelven bastante bien lo de los pequeños piques de pintura.

Por cierto, ya que se ven las ruedas, están tratadas con pigmentos en polvo y después frotados con el dedo. Una vez colocados los transparentes juego con barniz mate levemente ensuciado en ocasiones con color arena claro para simular polvo. En el parabrisas he hecho un enmascaramiento para simular el barrido de los limpiaparbrisas. Por cierto, cambié los "limpias" por otros de plástico estirado. No es que fueran malos, que no lo son, es que perdí uno…

El interior, más o menos igual aunque he exagerado un poco los contrastes para que se aprecien a través de las ventanas. De todas maneras, aunque los transparentes realmente lo son, me he encargado de pringarlos. ¡Qué se le va a hacer!

Una cosa que si he hecho y no venía en el kit son los biseles de los relojes. Una vez pintado el salpicadero y colocadas las calcas, con aros de alambre de estaño fino y una gota de barniz brillo. Es una manía mía, pero hacen la misma falta que un cenicero en una moto.

Y enseguida la caja…

Ya colocados en su sitio los guardabarros, que encajan a la primera y sin ningún problema, y colocados detallitos como la calandra o los limpiaparabrisas coloco la cabina en el chasis. Este siempre es un momento bonito, empieza a verse el resultado. Por cierto, substituí los limpiaparabrisas por unos de plástico estirado; no es que les pasase nada a los del kit, es que perdí uno.

La cama está pintada con sal una, técnica muy habitual en carros de combate, fácil de realizar y de mucho efecto, aunque hay que tener cuidado de no pasarse y asumir que se está enmascarando, es decir, pintando en negativo.
Para hacerla comencé por pintar el interior de la cama de color, o mejor dicho colores madera.
Empecé por un tono marrón y otro gris mezclados en fresco, al azar. Pincel seco para aclarar y remarcar vetas, aguadas de tinta marrón obscura y negra. Suelo repetir el proceso de subir y bajar tonos un par de veces para conseguir variaciones, e incluso dar alguna aguada muy sutil de rojos, verdes o amarillos para dar más riqueza al asunto.
Y ahora, la diversión… humedezco con agua la zona, sin llegar a encharcarla y voy espolvoreando sal. Suelo utilizar sal gruesa para las zonas mas amplias y fina en los bordes, aunque en algunos sitios aleatorios quedan pegotones de gruesa y restos de fina dispersos por aquí y por allá. Esa es la gracia, conseguir manchas aleatorias. Suelo tener cuidado de no cubrir recovecos y rincones, ya que estos tendrían menos desgaste en la realidad, y concentrarme en zonas centrales y en las que la carga o los golpes hayan desprendido más pintura. Espero a que se seque y pinto con el aero igual que si no hubiese sal, con sus luces y sombras como en el caso de la cabina.
Con la pintura ya seca meto la pieza bajo un chorro de agua suave, y si hiciera falta me ayudo con un pincel también suave. La sal va desapareciendo y el resultado es un desconchado de lo más resultón.
Es posible que si han quedado borde excesivamente duros sea necesario integrarlos con alguna pasada de aerógrafo con pintura muy diluida, mucho, o a pincel. De todas maneras unas aguadas de tinta u óleo para sombrear van a resolver muy bien la situación.
Por cierto, esta técnica va de lujo también para oxidos. Meto después algo de pigmento en polvo en los recovecos para simular… polvo. Valen perfectamente pinturas al pastel rayadas. Ojo, no hay que pasarse con con los pigmentos que termina pareciendo todo una croqueta.

La cama. Por fuera, está pintada de azula a la vez que el interior, un poco de pincel seco en todas las maderitas que la forman, y un color arena claro en los cuadros interiores pintados a pincel,
Posteriormente las aguadas y sombreados de rigor, un poco de pigmento por aquí y por allá, calcomanías, luces, detallitos…
En la matricula, como es un camión inventado y diferente al que proponía el kit, altero el orden de los números.
La placa de tara y peso, también calcomanía, en vez de meterla en agua y pegarla, la he recortado y pegado directamente con la única precaución de pintar de negro el borde de cartón con el lateral de un rotulados. Así obtengo el volumen necesario para que parezca una placa clavada encima y no un rótulo pintado directamente sobre la madera. La verdad, tenía la intención de cortar un rectángulo de plástico y pegarla encima, pero me di cuenta a tiempo que no tenía mucho sentido…
Y así es como va mi Fordson por ahora.

Tengo que hacer la carga; llevara, tablones, algún saco, quizá andamios amarillos… material de obra, y tengo que modelar al conductor y fijar la escena, pero eso quedará para el próximo curso, que llega el verano y esto se para.

Por:
■ Víctor Sanz-Yrazu

Wellington's eyes

Don Fosten describes a very obscure British corps of the Peninsular war. Illustrated by Bob Marrion

Raised in May 1809, at the close of the Douro campaign this specialist corps was, to use Wellington's words, “...not only a corps whose particular duty will be to make enquiries end to have knowledge of the roads, but to be a class of persons in the army who shall march at the head of the columns and interpret between the officers commanding them and the people of the country guiding them...”

The Guides also appear to have been used to aid the officers gathering intelligence and to ease the collation of data for the preparation of necessary maps.

At first the unit was very small, consisting of only eight British officers and about 30 selected men drawn from local peasants, but it was gradually expanded, growing in importance. Soon it recruited former Spanish regulars, guerillas and even French and French allied deserters. By the end of the war the unit comprised a 100 or more men and a proportionate number of British officers, all drawn from the Royal Staff Corps.

From the beginning the Guides were entirely under the control of the Quartermaster General's department where George Scovell, a very able Royal Staff Corps Officer, was chosen to command them. Some measure of the importance of the Corps can be gained from the fact that he was given a brevet Majority with an Assistant Quartermaster General's appointment when he assumed command. He was so well thought of by Wellington that he was granted a special award for his services at Vittoria, the Pyrenees, Nivo, Nivelle and Toulouse. He finished the Peninsular Campaign with a K.C.B. and the rank of Lieutenant Colonel on the Staff.

Under Scovell's leadership the Corps took advantage of the use of the rudimentary semaphore service operated by the Royal Staff Corps with the co-operation of the Royal Navy. By 1815, the Guides were disbanded but Wellington expressed a continuing interest in the gathering of information and intelligence and suggested a Department of Military Communication, perhaps hinting at the need of a future Intelligence Corps. Shortly before the battle of Vittoria the Corps was observed by Judge Advocate General Francis Larpent who later commented; “...in scarlet jackets looking more regular than most Spanish regulars and not unlike our own volunteer yeomanry cavalry with an air of consequence that was amazing...”

Uniforms

There is an otherwise almost complete lack of contemporary information on the appearance of the Guides and we have had to take the liberty of reconstructing the uniform using the sparse evidence.

We give the helmet-cap (or “Tarleton”) favoured by British Light Dragoons and used by most of the yeomanry of the period. The jacket is that of the Royal Staff Corps and the nether garments either the close fitting dark blue or grey pantaloons favoured by the R.S.C. or the grey cavalry overalls. The pouch and carbine swivel belt, waistbelt and sabre are those of the Light Dragoons. The officers were, of course, from the Royal Staff Corps and Scovell would have worn the Staff uniform of an Assistant Quartermaster General.

■ (Artículo aparecido en “Military Modelling” pág. 16, noviembre de 1992)

The Wellington´s Eyes

Corps of Staff Guides in the Peninsula

(Artículo aparecido en "Military Modelling" pág. 16, noviembre de 1992)

(Traducción, más o menos, *con añadidos en cursiva*)

Los ojos de Wellington

Levantado (*en España por el Gobierno Británico en su "Guerra Peninsular*) en mayo de 1809 al final de la campaña del Duero, este cuerpo de especialistas era, en boca de Wellington: "… no sólo un cuerpo cuyo deber será hacer que las consultas sobre las rutas terminen, sino personas en el ejército que puedan marchar a la cabeza de las columnas e intermediar entre los oficiales al mando y los locales que la guían…" *(Es decir: recopilar información, guiar a los mandos y hacer de intérpretes con los civiles).*

Los Guías en principio también servían de apoyo a los oficiales informando y facilitando la recogida de datos para la preparación de los mapas necesarios.

Al comienzo la unidad era muy pequeña, consistiendo únicamente en 8 oficiales británicos y unos 30 hombres seleccionados de entre campesinos locales, pero fue creciendo gradualmente, ganando en importancia. Pronto reclutó también soldados regulares y guerrilleros españoles, e incluso desertores del ejército imperial *(sobre todo franceses y alemanes).* Al final de la guerra la unidad contaba con algo más de 100 hombres y un número proporcional de oficiales británicos, todos sacados del Royal Staff Corps -R.S.C.- *(Ingenieros militares, (1800-1840), de apoyo directo para los Estados Mayores del Ejército británico en funciones múltiples. Bastantes de ellos fueron enviados a la Península Ibérica).*

Desde el principio los Guías estuvieron bajo el control del Cuartel General *(de Wellington)* al mando de George Scovell, un oficial muy capaz del Royal Staff Corps al que fue concedido un mando honorario a nivel de Ayudante del Cuartel General. Fue muy considerado por Wellington que le concedió un galardón especial por sus servicios en *(las batallas de)* Vitoria, los Pirineos, Nive, Nivelle y Tolouse. Terminó la guerra Peninsular *(Guerra de la Independencia para los españoles)* con una prestigiosa K.C.B *(Caballero Comendador de la orden del Baño)* y el rango de teniente coronel.

Bajo el mando de Scovell el Cuerpo se aprovechó *(quizá)* del rudimentario servicio de telégrafo óptico operado por la Royal Staff Corps con la cooperación- de la Royal Navy, *(Esto, naturalmente, solo en entornos costeros. Normalmente cabalgaban de acá para allá buscándose la vida).* Para 1815, los Guías fueron disueltos, pero Wellington mostró interés por seguir recogiendo información y sugirió un Departamento Militar de Comunicación, quizás intuyendo la necesidad de un futuro Cuerpo de Inteligencia.

Uniformes

Poco antes de la batalla de Vitoria (21-6-1813) el juez defensor General Francis Larpent comentó sobre el Cuerpo: "…con casacas escarlatas luciendo más regulares que la mayoría de las tropas regulares españolas, y no tan diferentes de nuestra propia caballería con un aire de circunstancias que era sorprendente…". *(El párrafo del juez Lampert -muy amigo, por cierto, de nuestro General Álava en el Estado Mayor de Wellington- nos resulta difícil de interpretar aunque suponemos que tuvo un sentido laudatorio para los Guías en comparación con las tropas españolas, vestidas y equipadas de aquella manera, y la Caballería Ligera británica)*

Hay una casi total falta de información contemporánea sobre la apariencia de los Guías y hemos tenido que tomarnos la libertad de reconstruir el uniforme usando las escasas evidencias existentes.

Les asignamos el casco-gorro (Tarleton) de los British Light Dragons *(Dragones Ligeros y Húsares)* usado por la mayoría de la caballería de la época. La casaca es la de la Royal Staff Corps y los pantalones bien el ceñido azul oscuro o pantalones grises de la R.S.C o el generalizado gris de la caballería. Bolsa, bandolera de la carabina, cinturón y sable, de los Dragones Ligeros. Los oficiales eran, por supuesto, de la Royal Staff Corps y Scovell habría vestido un uniforme de la Staff o de Ayudante del Cuartel General.

(Pensamos que la "recreación" de Bob Marrion es perfecta pues, salvo la casaca que era particular para cada cuerpo, el resto es igual al de la Caballería Ligera británica, tanto Dragones, Húsares, o los Yeomanry, las milicias montadas regionales alistadas por el Royal Army. De todas formas, estos cuerpos "secundarios" solían ser equipados con prendas de reglamentos anteriores al último vigente, restos recuperados de los almacenes y fuera de uso, pero aceptadas como uniformes reglamentarios en circunstancias determinadas.

Junto al Guía de la figura aparece Scovell con el uniforme, auténtico, de un Ayudante de Estado Mayor.

Texto de Don Foster, dibujos de Bob Marion en Military Modeling, octubre 1992.

Añadidos de Emilio Larreina.

Queridos amigos:

Que nadie espere encontrar aquí el detallado “paso a paso” de un diorama extraordinario ni la revelación de alguna técnica nueva en Modelismo. Es simplemente la gozosa culminación de una idea casi 25 años después de su nacimiento y realizada con procedimientos y usos clásicos sin gollería alguna de las que actuálmente conocemos.

Para empezar, volvamos a los años 90 del siglo pasado cuando uno andaba leyendo las peripecias de Richard Sharpe, del 95º de Riffles, el héroe británico creado por Bernard Cornwell cuyas aventuras militares alcanzan 20 volúmenes, creo. Nos interesan los 6 primeros situados en su “Guerra Peninsular”, es decir, nuestra Guerra de la Independencia -1808/1814-.

Así que en mi cabeza estaba alojada toda aquella época cuando en 1992 leí en el número de noviembre, página 26, de “Military Modelling” el artículo reflejado en la Figura 1. Y me dejó estupefacto porque los personajes aparecían en los libros de Sharpe y me habían fascinado por sus misiones y las circunstancias tan especiales de las mismas en una época crucial en la Historia española. Ellos eran los desconocidos Guías de Wellington en la Península Ibérica.

Saqué una fotocopia en color y la guardé en la carpeta de Proyectos. Y allí se quedó coincidiendo con mi alejamiento de las miniaturas por causas múltiples abriendo un agujero miniaturístico enorme de años sin tocar una figura, sin quitar una rebarba y sin coger un pincel.

Hasta que el “mono” me pudo y, por fin, en 2016 renací para el Modelismo con un entusiasmo de reconvertido profundo. El shock fue brutal: óleos completamente secos, pinceles inservibles y herramientas viejas u obsoletas. Y lo peor, ¡se me había olvidado todo! Pero no importó; compré materiales nuevos, releí los manuales del maestro Shepherd Payne amorosamente conservados y recomencé con bríos de principiante.

Los resultados fueron mejorando paulatinamente y, para mi alegría, con buen nivel y más teniendo en cuenta la edad, 75 tacos, con pulso suficiente y buena vista para la escala de 54 mm, la más abundante en mi arsenal. Con esa moral hice un inventario del mismo que resultó frustrante pues no tengo futuro, me temo, para terminar la tarea y seguro que no habrá prorroga.

Así que hice un plan B. Realizar lo que más me gustara y listo; el resto ya veremos. Y como en el inventario descubrí mucho material, y algunas joyitas, pues en eso ando. La mayor alegría fue una caja con 33 kits de Labayen regalados por el maestro en mis visitas periódicas a su taller, rematadas siempre en largas conversaciones histórico-modelísticas impagables.

Cinco de ellas son figuras comerciales normales pero el resto eran pruebas de fundición con modificaciones que realizaba sobre figuras antiguas o proyectos nuevos tremendamente diversos. Ramón Labayen gozaba mucho más probando que rematando, intuyo, pues pocas veces “mis” kits llegaron a ver la luz comercial. Al menos en su catálogo final no aparecen y, por eso, creo que tengo unas cuantas rarezas del maestro donostiarra.

Pero antes de seguir, veamos:

Un poco de historia

Los ejércitos de todos los tiempos han necesitado, y necesitan, información veraz sobre el enemigo y el territorio previsto para sus campañas. Entre 1808 y 1814 se hacía verificando sobre el terreno la realidad de cada circunstancia por parte de personas enviadas o gentes de la zona.

El Duque de Wellington, al mando del Ejército Aliado en la Península, tuvo la suerte de contar con información precisa entregada tanto por las partidas de guerrilleros como de la población civil hispano-lusa, incluyendo zonas ocupadas por las tropas imperiales francesas.

Como se cita en la “Traducción, más o menos, con añadidos” los Guías de Wellington fueron formados para recoger información de forma organizada. Aquellos ocho primeros oficiales británicos, que hablarían español con seguridad, debían penetrar en territorio ocupado por los franceses solos casi siempre, y lo hicieron perfectamente uniformados porque, en caso de ser aprisionados no eran fusilados como espías, podían ser canjeados por oficiales imperiales llegado el caso y los lugareños los identificaban como aliados ayudándoles sin más.

Su labor, como el resto de Guías posteriores, consistió en verificar sobre el terreno el estado de caminos, veredas, carreteras, ríos, etc., que cruzaría el Ejército Aliado en campaña, el tipo y estado de puentes y vados, los pueblos y las cosechas de cereales, fundamentales para la tropa y los animales que acarreaban los ejércitos. Además, conseguían información veraz sobre el enemigo proporcionada por guerrilleros y lugareños, volviendo al Cuartel

General para entregar la recogida en cada misión, condición fundamental para poner al día los mapas y tomar decisiones basadas en la realidad. Días y semanas de continuo movimiento casi siempre en solitario.

El aumento de la plantilla no suavizó las condiciones de trabajo, pero acrecentó en la misma proporción el caudal informativo para Wellington. No tenemos documentación alguna sobre su labor, pero sí hay elementos para suponerla. Veamos.

En 1812 el Lord inglés al mando de hispanos, lusos y británicos, destrozó al ejército imperial en Los Arapiles, Salamanca, y liberó Madrid antes de sitiar Burgos, donde fracasó rotúndamente, siendo después perseguido por los imperiales en su precipitada retirada a Portugal.

Aquella campaña tan prometedora fracasó por un mal planteamiento, alargando un año la guerra.

Durante el invierno replanteó su plan para 1813 y no cometió el error de pensar en Madrid otra vez, sino en los Pirineos, rodeando por la espalda al enemigo y previendo acortar su propia logística desde Lisboa y Galicia a Santander.

En mayo salió de Portugal hacia Valladolid, donde estaban las tropas de José Bonaparte que inició una retirada inmediata hacia Palencia y luego Burgos, llegando a la Llanada Alavesa el 19 de junio. En su precipitada retirada no vio nunca realmente al grueso del ejército aliado que avanzaba paralelamente por el norte lejos de las calzadas reales ocupadas por el ejército imperial.

Atravesando caminos casi imposibles y territorios poco poblados progresaron la caballería, la artillería y los diferentes Cuerpos de Ejército aliados, muchas veces por rutas diferentes trazadas para cada uno por las condiciones del terreno incapaces de soportar tal muchedumbre. Una hazaña logística que sigue siendo estudiada hoy día por los oficiales de Estado Mayor en sus academias.

El triunfo aliado decisivo en la batalla de Vitoria del 21 de junio obligó a José a retirarse a Francia y esa noticia en Europa: "Napoleón ha sido expulsado de España", revolucionó a los aliados centroeuropeos. Se formó la 6ª Coalición que derrotó al Emperador en Leipzig, invadió Francia, llegó a París y lo mandó al destierro en la isla de Elba en 1814.

¿Quién hizo los mapas y recabó la información necesaria para trasladar unos 60.000 hombres con todo su equipo por zonas consideradas impracticables por el Estado Mayor enemigo?

Pues solo había unos especialistas para ello, los Guías; para eso se crearon y, en aquel otoño-invierno, se ganaron a pulso el sueldo. Por eso había quedado fascinado por ellos al leer el artículo de Military Modelling y decidí hacer algo.

El resultado se aprecia en las fotos F-2 a F-6, nada extraordinario en lo modelístico pero maravilloso en el plano personal. Culminó mis esperanzas de preparar una figura tan soñada sobre los desconocidos Guías del Royal Satff Corps que tan bien sirvieron a Wellington.

La viñeta

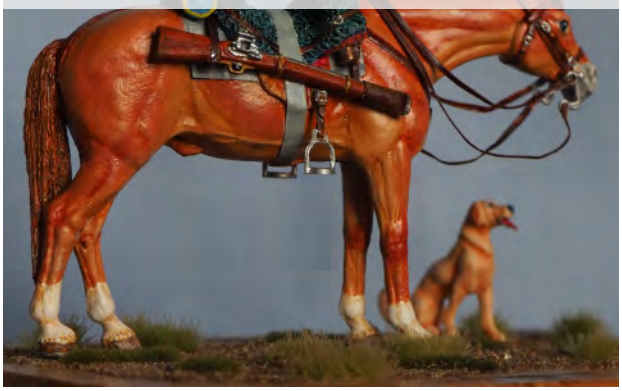
Entre los "tesoros" de la caja de Labayen había un tipo de la Caballería Ligera británica hacia 1810-1812 que, sin más, me recordó la olvidada fotocopia guardada hacía tanto tiempo y, efectívamente, ¡resultaba perfecto para un Guía del R. S. C. en España! Era una figura a píe, en presenten armas y sin montura, lejos por tanto del dibujo en Military Modelling, aunque el uniforme era tal cual, ni hecho adrede. Debe ser una de las figuras raras del maestro porque tampoco aparece en su catálogo posterior, aunque Ester y Manolo de Hobbiy´s en Vitoria, tienen otro ejemplar que no está a la venta. Igual hay alguno más por ahí. Con mi Guía en la mano, y temblando de emoción, poco tardé en conseguir el resto del equipo en mi "cajón desastre",

compré un caballo de Hixtorex, equipándolo completamente con piezas de su catálogo de Piezas Sueltas, añadí el perrito y a planteé la escena.

He querido reflejar en la viñeta la soledad de jinete y montura, atemperada por la presencia de un perrito de alguna casa cercana donde le han prestado un cubo a nuestro Guía para recoger manzanas para él y su caballo (F-2).

La figura tuvo mucha más tarea de preparación que de pintura por sus taras de moldeado, rechupes, cavidades, etc., como suelen tener las pruebas de fundición, pero nada que unos rellenos de soldadura seguidos de un limado, lijado y pulido cuidadosos no arreglasen debidamente.

Luego adapté las posiciones de brazos, retorciéndolos, y cabeza, bajándola, para que cumpliera su papel este galleguillo rubio alistado por los británicos entre sus Guías. El uniforme es el propuesto por Bob Marrion, perfectamente plausible y completamente adaptado al reglamento de la Caballería Ligera británica de la época (F-4). No desmerece de los portados por Húsares y Dragones Ligeros, con casacas diferentes para cada regimiento, aunque mucho más barrocas que la sencilla de una sola hilera de botones de nuestro gallego, pues el “aire” lo iguala a la citada Caballería. Aunque nos gustaría saber cómo fueron equipados realmente. El dinero, como siempre.



El resto del equipo está “hecho en casa”, manzanas incluidas, talladas de varilla de plástico en el taladro y con rabitos de cobre de 0,3 mm (F-5).

El acrónimo de la cantimplora -B. O., con una punta de flecha invertida- corresponde al Board of Ordnance, la institución gubernamental dedicada, entre otras muchas cosas, a la logística y equipamiento de los ejércitos británicos, de la que dependían los Guías. Me parece un detalle importante de Bob Marrion pues, en principio, parece que debiera figurar R. S. C., pero no.

El caballo es de Historex, de plástico, igual que el resto de su equipo excepto la carabina, incluida en la figura. Está retocado en crines y cola, retalladas con un soldador de punta fina (F-2).

La montura era esencial en los largos días de soledad de los Guías, convertido en compañero, medio de transporte, almacén móvil y, por ello, los aparejaban a su bola. Éste, por ejemplo, lleva un portamantas doble, como la Caballería Pesada, para aumentar su espacio de almacenaje. Además, la carabina está horizontal en vez de vertical; así se descargaría menos con el movimiento del caballo.

De cualquier manera, llevar la carabina, o el fusil, a caballo era un coñazo no resuelto en ningún ejército de la época. Molestaba a jinete y montura, si la pierna estaba por encima del arma, o golpeando al muslo estando por fuera, y eso continuamente, a cada paso de la marcha. De hecho, los oficiales, en todos los ejércitos, las sustituyeron por sendas pistolas por delante de la silla y listo.

Y hablando de armas, esta carabina es muy particular (F-6). Es española, porque tiene llave de miquelete -o de patilla- y es en realidad un fusil con el cañón acortado hasta la segunda abrazadera para llevarlo a caballo. Nuestro españolito lo prefirió a la carabina

inglesa porque su mayor calibre, sus pocos fallos en la llave y, en territorio ocupado, era más difícil reaprovisionarse de munición británica y muy fácil tanto de la española como de la francesa, ambas iguales.

Lo anterior es una pura elucubración nuestra pues ignoramos la causa de que Labayen adjudicara un arma española a un jinete inglés, un error inhabitual, creemos. Más bien parece que tomó la primera a su alcance para adaptar la postura de las manos del soldado a su arma; para eso servía cualquiera. Pero para nuestro relato ha venido muy bien, pues confiere una particularidad más al personaje.

Por otro lado, recortar fusiles para aligerar peso fue bastante común en la época. El Museo de Armería de Vitoria tiene varios ejemplares así y uno está expuesto en la vitrina 15, pieza nº6.

Volviendo al caballo, me dispuse a pintarlo con más miedo que convicción y revolví volver a los maestros. Shep Payne, con su libro, y Eugene Leliepvre, con sus láminas en el catálogo de Historex fueron mis apoyos y me empujaron con decisión.

Un alazán precioso fue apareciendo tras aplicar, despacio y con cuidado, sendas capas de color de pelo, clara y oscura, trazos de pincel siguiendo el pelaje natural y claroscuros fundidos con mimo donde debían. Hasta los ojos tienen sus reflejos de luz y miran con fijeza. No ganará ningún premio, pero disfruté lo que no está escrito; resultó ser una gozada completa.

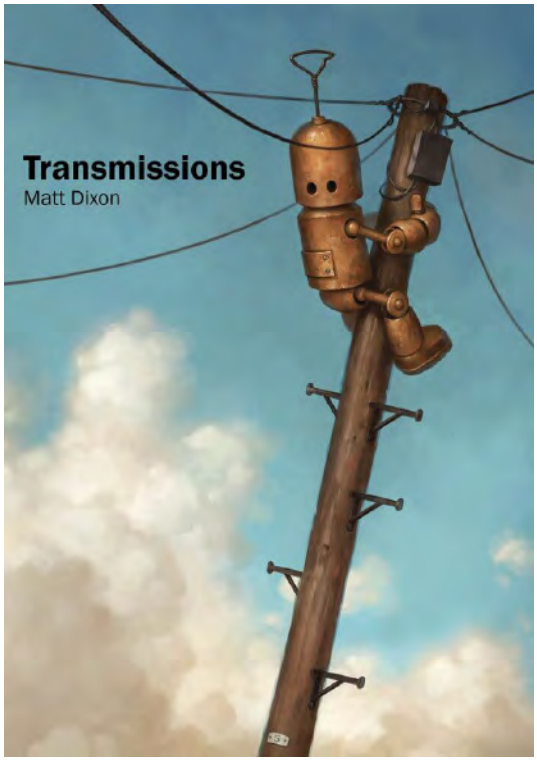
Y el perrito, también es de Historex. Ligeramente modificado, abrirle la boca, sacarle la lengua y mejorar la postura de esperar "a ver qué cae" resalta, creo, la soledad de los dos protagonistas anteriores (F-3).

En cuanto al terreno, poca cosa. La edad ya no me permite dedicarle mucho tiempo para embellecer la escena pues prefiero dedicarme a las figuras, así que, una faena de aliño con arena simulando un espacio agreste, unos topitos de hierba de Vallejo, y listo (F-2). Así termina la pequeña historia de esta viñeta sobre un Cuerpo desconocido pero muy interesante.

Espero, amigo lector, haberte hecho disfrutar siquiera un poco con su lectura, porque el abajo firmante lo hizo, y mucho, durante su realización, convirtiéndose en un verdadero orgasmo modelístico.

Por:
■ Emilio Larreina

Hace ya unos años que a través de Facebook descubrí la obra de Matt Dixon, magnífico ilustrador, y más concretamente su serie "Transmissions". El protagonista principal es un simpático robot que se encuentra en las más diversas situaciones "humanas", lo que le otorga un carácter de lo más entrañable que me llevaba a empatizar y dibujarme una sonrisa cada vez que veía una de sus "aventuras".



Siempre tuve en mente llevar a una peana alguna de estas ilustraciones pero mi nula capacidad para el modelado lo hacía una tarea imposible. Sin embargo la idea permanecía en mi subconsciente y siempre alerta, por fin llegó el momento de poder hacer realidad. Fue la popularización de la impresión 3D la que vino en mi ayuda y buceando por las páginas que bien de forma gratuita o previo pago facilitan archivos 3D para su impresión finalmente encontré a mi pequeño "robotijo".

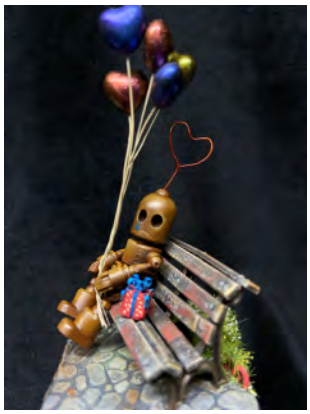
Ya tenía el fichero con el robotijo, pero quedaba imprimirlo; y aquí comenzó una nueva aventura en el hobby. Tras comprobar que las impresoras domésticas resultaban bastante accesibles económicamente (en torno a los 250€ pueden encontrarse muy buenas opciones) me sumergí en el mundo de la impresión 3D con resultados diversos. El proceso no es sencillo, pero eso mejor lo dejamos para otro momento. Nos quedaremos de momento con una primera hornada de robotijos ya en disposición de lanzarse a la vida…

En ese momento decidí hacer una serie de 6 robotijos basados, casi todos, en ilustraciones de su creador aunque ligeramente modificados por aquello de darles un toque personalizado. La ventaja del fichero 3D que estaba utilizando es que el robot viene despiezado lo cual permite, con mucha facilidad, dar diferentes poses a nuestro protagonista. Para dotar de homogenidad a la serie empleé peanas iguales para toda la serie y titulé cada una de ellas con un "emoticono" y una palabra que intentara reflejar el sentimiento/situación que estaba representando.

El hallazgo de otro fichero 3D con un "robotito" me ayudó a expandir las posibilidades: #vueltaAl-Cole y muy especialmente el "extra" Feliz Navidad.

Es precisamente con "Feliz Navidad" con la que pude descubrir el potencial de la impresión 3D en nuestro hobby más allá de la impresión de figuras. Me refiero a las infinitas posibilidades de imprimir accesorios. Todo lo que hay en esa viñeta, salvo la alfombra y los led, robotijos, escalera, cajas de regalo, árbol de Navidad, adornos del árbol, patinete, caballito… todo está impreso en casa. La satisfacción de preparar esos ficheros, escalarlos, imprimirlos y verlos sobre la mesa listos para la pintura es enorme de verdad. La ventana a un mundo de posibilidades se nos abre con esta tecnología y nuestra mente cuenta ya con más recursos para plasmar lo que vamos viendo en ella.

Ningún secreto respecto de la pintura de las viñetas. Los robotijos están pintados con óleo sobre acrílico y los escenarios, mezclando diversas técnicas de acrílicos y óleo.



A través de toda la serie he querido, y creo que lo he conseguido, conservar ese aspecto entrañable y simpático que Matt Dixon nos ofrece en sus ilustraciones. Hasta aquí esta primera serie de 6+1… Pero casi seguro que continuará ;-)

Por:
Txusmari Sainz

Antes también trabajábamos por tus finanzas,
ahora solo por **tu bienestar**

Lehen zure finantzetarako lan egiten genuen,
orain **zure ongizatea** dugu helburu

Las historias de Fundación Vital - Vital Fundazioaren istorioak

FUNDACIÓN Vital FUNDAZIOA

Solo por tu bienestar
Zure ongizatea dugu helburu

www.fundacionvital.eus