

# Cumpliendo un sueño, Macro-encuentro en Lora del Río

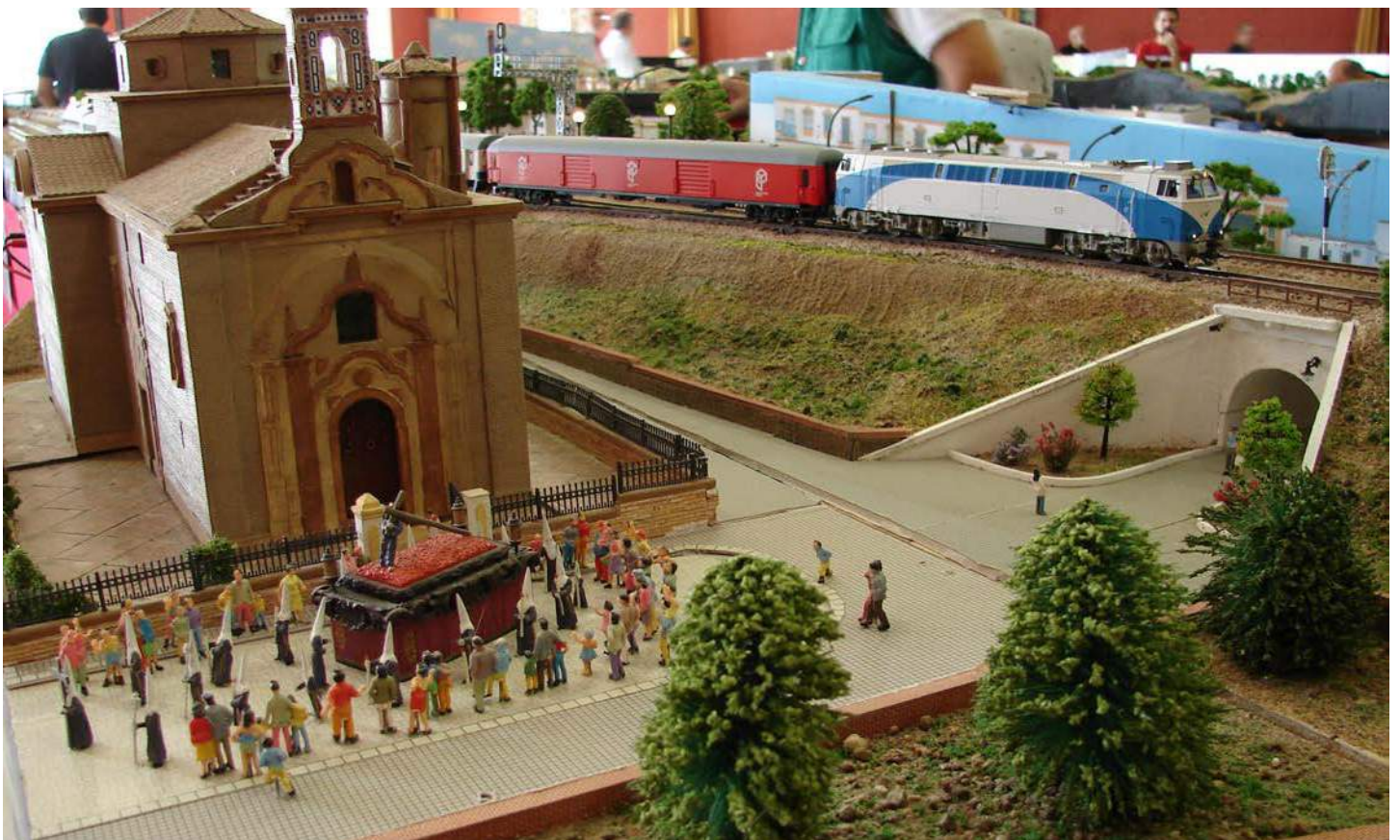
Era un proyecto de hace ya unos cuantos años. Incluso anterior al nacimiento del Club Ibérico de Módulos H0. Ya en 2014 se iniciaron planes en el Club de Módulos Maquetren para hacer una gran maqueta modular, reuniendo en un macro-encuentro la mayor cantidad posible de módulos construidos bajo la normativa Maquetren. Pero aquellos planes no pasaron de la fase preliminar. Durante años no fue más que un sueño

TEXTO | JOSÉ LUIS NIETO

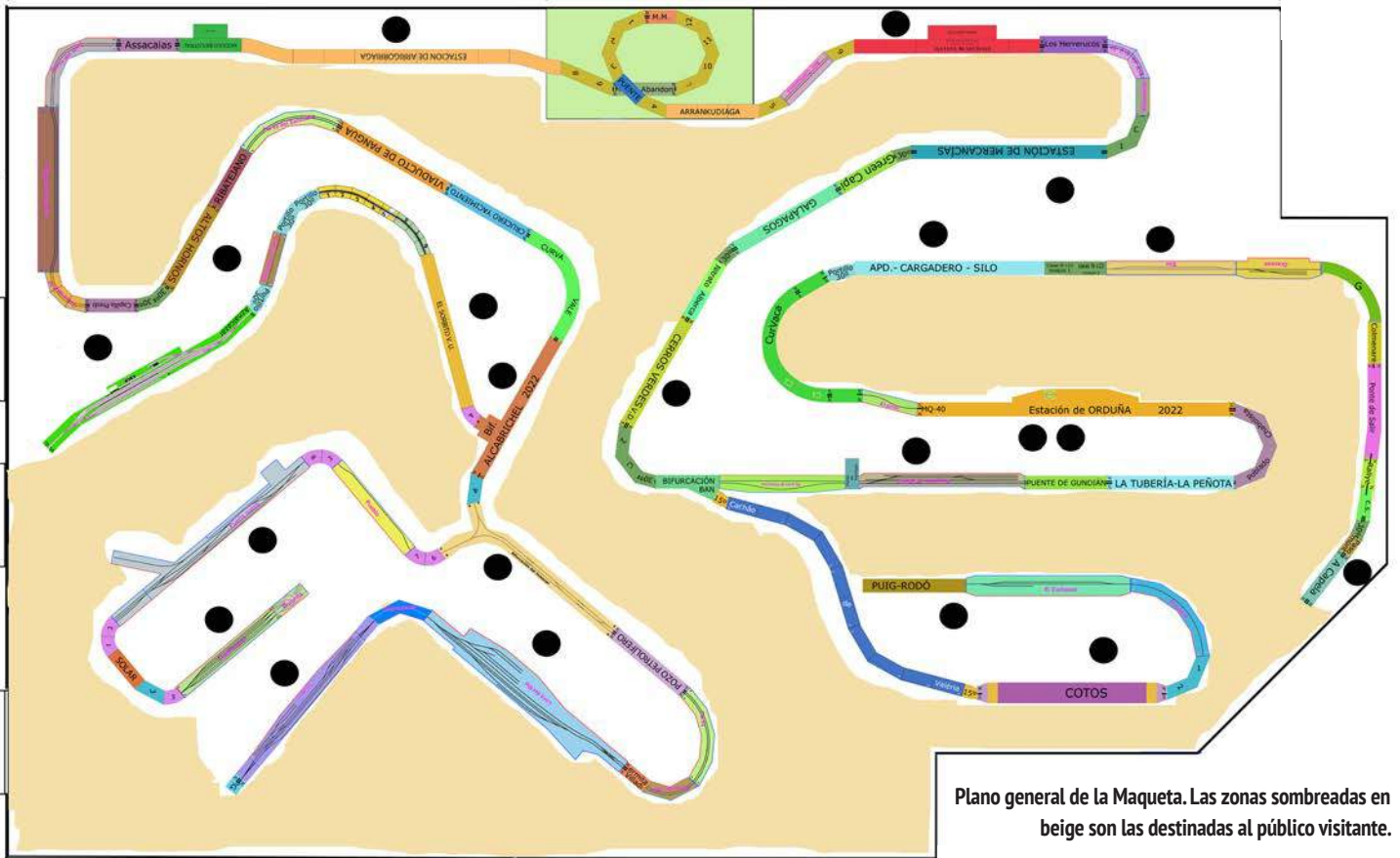
FOTOS | JOSÉ LUIS NIETO Y JUAN JESÚS GUILLÉN

No ha sido hasta el pasado mes de octubre cuando el proyecto se ha hecho realidad. La existencia de una fiesta nacional en mitad de la semana permitía pensar en organizar un encuentro más largo de lo habitual, así que un grupo entusiasta de modelistas rescató el viejo sueño y se puso manos a la obra. Por otro lado, la unión de dos clubes de modelistas, CIMHO y CHAFER, permitía reunir un gran número de módulos y pensar en montar una súper maqueta. Ganas e ilusión no faltaban.

Parecía, pues, que había suficientes elementos por conseguir un buen pastel. Ahora había que cocinarlo. Porque el proyecto era muy ambicioso. Requirió un esfuerzo importante para conseguir un local suficientemente grande durante un largo periodo (diez días), y fue necesario un trabajo de muchos meses para diseñar y planificar una súper-maqueta. Afortunadamente, en septiembre todo estaba listo para hacer un macro-encuentro en Lora del Río. El día 6 de octubre lo inaugurá- bamos.



La procesión de Jesús Nazareno sale de su ermita en Lora del Río el día de Jueves Santo, mientras que un rápido parte de la estación de ferrocarril de la ciudad sevillana.



Aunque a la longitud total del circuito le faltaron catorce metros para alcanzar los trescientos metros -el objetivo que nos habíamos fijado-, los participantes lo dimos por conseguido. Unos pocos metrillos no cambiaban el resultado. Porque la maqueta resultó inmensa. Además, la complejidad y variedad del trazado nos permitió disfrutar de una explotación ferroviaria variada y muy entretenida. Mediante tres bifurcaciones, cinco ramales distintos de vía única partían de diferentes puntos de la espina dorsal del circuito (un trazado de 165 metros de vía doble). Esto permitió elaborar hasta 30 itinerarios distintos, que los trenes recorrían sujetos a horario, como es norma en el Club. En la figura 1 se muestra el plano general de la maqueta.

Este gran conjunto modular de diez metros de longitud, aún en construcción, reproduce el impresionante tramo de Cachao da Valeira, en La Linha do Douro, donde la vía discurre junto a la orilla del río.

#### FICHA TÉCNICA DEL ENCUENTRO.

- » 286 metros de longitud total del circuito
- » 352 módulos
- » 165 metros de longitud del tramo principal de vía doble
- » 5 ramales de vía única
- » 21 estaciones
- » 30 itinerarios punto a punto diferentes
- » 120 composiciones distintas circularon a lo largo de todo el encuentro
- » 150 locomotoras utilizadas
- » 45 horas de explotación
- » 2.800 recorridos punto a punto
- » 17 booster CimHo DCC para alimentar y proteger cada sección de la maqueta
- » 24 centrales digitales Intellibox II
- » 8 mandos IBControl II
- » 16 mandos Daisy inalámbricos
- » 15 teléfonos para intercomunicación y bloqueos





La cuidada reproducción de la estación de Aznalcázar, de estilo mudéjar, fue término de uno de los ramales de vía única de la maqueta



Alfred Puig estrenó en el encuentro su nueva estación de Puig-Rodó, que reproduce esta estación del ferrocarril secundario de la Sierra de Matagalls. Tiene un realista sistema de enclavamientos mediante llaves bourre que liberan las agujas y los semáforos para poder ser accionados. Además, los visitantes pueden activar unos pulsadores para que ladre un perro o suene la campana de la iglesia.

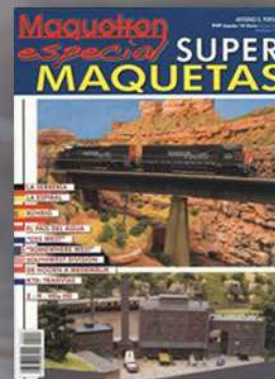
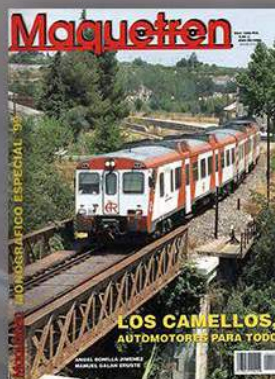
El resto de los parámetros están en consonancia con la magnitud de la obra. El mayor reto era el tecnológico: hacer que semejante macro explotación ferroviaria funcionara fluidamente, sin cortocircuitos ni caídas de tensión. Aquí la labor de planificación fue muy meticulosa, dividiendo el circuito en 17 secciones distintas, cada una alimentada y protegida por un booster DCC. Y un invento clave: un dispositivo anti-stop.

Y todo funcionó. En honor a la verdad, el primer día los horarios apenas se cumplieron. Había demasiadas novedades que asimilar, además de los clásicos 'despistes' de los momentos iniciales y de la relajación de toda puesta en marcha. Pero cuando se alcanzó el suficiente 'rodaje' y los participantes se familiarizaron con los itinerarios y los horarios, la explotación fue sobre ruedas... mejor dicho, sobre raíles. Regionales y automotores cumplían su recorrido punto a punto haciendo las paradas intermedias establecidas para la baja-



Dos trenes se cruzan en las rampas de acceso al puente construido en impresión 3D para salvar un ficticio desnivel del terreno y alcanzar la cota deseada. Este tramo fue uno de los que tuvieron mayor expectación.

## ¡Números especiales en papel!



[pedidos@maquetren.net](mailto:pedidos@maquetren.net)

- Especial "Las 440 sin modernizar": 10€
- Especial "Camellos. Automotores para todo": 10€
- Especial "Réticos": 18€
- Especial "Supermaquetas": 10€



## CURVA DEL SANTUARIO

Se reproduce en estos módulos un paraje por el que nunca pasó el tren y que se pasará, pero es característico, fundamental y parte del alma del pueblo. A la Ermita de Nuestra Señora de Salafilla, el lugar de la población, tal y como llega sufriendo los "torques" de los ríos y grutas al...



Los fieles acuden a la ermita de Nuestra Señora de Setefilla, situada en lo alto de una meseta por cuya base discurre la línea ferroviaria.




Un TRD sale de uno de los túneles del Garraf en el conjunto modular que reproduce este tramo de la línea Madrid-Barcelona.

da y subida de viajeros. Largos trenes mercantes de hasta veintidós vagones serpenteaban en las rampas del nuevo puente construido para cruzar sobre el circuito principal. Un puente que le daba aún más vistosidad al trazado. Los trenes carboneros transportaban el mineral desde el silo de la Mina Guadamejil para su descarga en las gabarras de Puerto Nuevo y regresaban vacíos para nuevas cargas. Los Talgo y AVE recorrían a toda velocidad el equivalente a 14 kilómetros reales. Y el característico sonido de las locomotoras de vapor traían emotivos recuerdos a los visitantes de más edad. O arrancaban gritos de sorpresa de los más pequeños

La explotación se hizo por épocas, como es tradicional en el Club. Incluyendo un ciclo para trenes internacionales. La peculiaridad esta vez fue que cada época duró un par de días. La larga estancia per-

mitió dedicar un día para hacer una excursión a la Minas de Río Tinto. En autobús para mayor comodidad y, sobre todo, para fomentar la convivencia entre todos y evitar la necesidad de conductores abstemios. Una visita muy interesante y educativa a un paradigma del pasado minero de nuestro país. Unas minas que ahora vuelven a estar en explotación, aunque en una dimensión mucho menor a la que tuvieron en su época de apogeo hace más de cien años.

El domingo 15 de octubre los participantes regresamos a nuestros respectivos hogares ahítos de jugar y de disfrutar de un gran ambiente. Sueño cumplido. 



Las instalaciones de Gravosa disfrutan de unos momentos de tranquilidad

EL MACRO-ENCUENTRO CONJUNTO DEL CLUB IBERICO DE MODULOS HO Y DEL CLUB HISPALENSE DE AFICIONADOS AL FERROCARRIL SE CELEBRÓ EN LORA DEL RÍO DEL 6 AL 15 DE OCTUBRE DE 2023.



Una 333 arrastra un tren ómnibus de cinco mil sobre el imponente puente de Gundián, reproducción del existente sobre el río Ulla en la antigua línea de Orense a Santiago de Compostela.