

# - VIADUCTO LANDWASSER -

## 1. Motivación y construcción del viaducto

Mis padres comentaron que desde que tenía una edad muy temprana, sobre los 2 años, mi afición a los trenes fue algo muy notable. De hecho, durante mi niñez los trenes españoles fueron mi referente. Recuerdo que mi madre se paraba conmigo en los escaparates de los bazares a contemplar aquellas cajas de trenes que se vendían con marcas extranjeras.

Cierto es que los trenes de Paya, Rico, etc..., que la industria española ponía a la venta, empezaron para mí a tener menos interés que aquellos que venían del exterior: Märklin®, Jouef® u otros que había. Aunque, realmente, lo que más me llamaba la atención eran esos trenes reales, que los andenes de la estación de Atocha albergaban esperando la hora de partir a sus destinos. Aquellos coches-camas azules despidiendo vapor de agua por los bajos de sus boggies, todo un mundo mágico que me atraía y me hacía soñar.

Fue en un viaje a Paris por el año 56, en tren naturalmente, cuando el atractivo de los trenes españoles dejaron de tener esa magia para mí. Aún así, no perdía la oportunidad de contemplarlos siempre que podía, incluso me hacía ilusión el pensar que alguna vez los veríamos en nuestras vías.

Podría decir aquí la cantidad de cajas de iniciación que tuve como regalo de los Reyes Magos. No miento al decir que cada año venía una nueva, desgraciadamente, sólo conservo una de Paya, la última que mi madre me pudo comprar. Hubo una, que no conservo, que me regaló un tío mío desde Francia, era MÄRKLIN 0, problemas familiares dieron con ella en lugar desconocido.

Más tarde fueron los trenes alemanes los que empezaron a llenar mis preferencias, claro está que Märklin® tuvo mucha culpa de ello. Pero no es menos cierto que Märklin®, con sus iconos, Kokodrills, me acerco al tren suizo. Después de varios viajes al país de la nieve, los túneles, las rampas ferroviarias y sobre todo al ferrocarril traccionado por electricidad, mi sueño empezó a tener forma. Ya mi anterior maqueta, la cual llamé *Gotthard*, tuvo esa alusión al ambiente suizo con espirales, túneles abiertos y circulaciones suizas.

Fue en un MOBA, donde vi una maqueta que solo era el LANDWASSER, ese viaducto me embrujo, busqué para comprarle, pero nada, no se comercializaba, y lo que había era muy caro 1000€ aprox., desistí y construí mi anterior maqueta, ya mencionada.

Actualmente y por giros que da la vida, Gotthard tuvo que ser desmontada pero con la idea de construir otra,... y siempre con un pensamiento fijo,... el "**LANDWASSER**". Otra vez busqué y otra vez no encontré, pero si encontré algo que me llevo a pensar y a no desfallecer a la hora de tenerle. Vi una publicación de Bernhard Stein (Foto 1), el maquetista oficial de Märklin® que me enveneno y me hizo pensar,... "ese puente lo haces tú ¡¡SÍ o SÍ!!". Otra cosa será la maqueta y su circulación, ¡¡¡qué está quedando un poco flojilla!!!

Para su fabricación explore foros, publicaciones, datos de Internet, conté con "ayudas" algunas con VENENO y justo es decirlo aquí, el primero que insufló ese veneno fue Fernando Escribano. También fue de los primeros en saber de mi reto, y su apoyo fue total. Al igual que yo, exploró en la red y me aportó datos, datos que ya conocía, pero que adecuamos juntos para poder dar el máximo realismo de escala a mi proyecto. Más tarde contaré en que consistió ese veneno, el cual aparece en la foto 10. Dicho sea de paso, en esta Asociación, la capacidad de colaboración y de MOTIVACIÓN, salta parámetros normales..., pero te MATAN A TRABAJAR.

Una vez tomada la determinación de realizar el sueño, empecé a recopilar datos, hice planos y almacené materia prima (fotos 1, 2 y 3). Cuando tuve todo lo necesario en la carpintería de un familiar se me ayudó a hacer las cuadernas del viaducto (fotos 3 y 4).

Ya con las cuadernas cortadas, procedí a ensamblarlas y a posicionarlas en el lugar aproximado donde debían situarse y poder seguir tomando medidas (fotos 5, 6 y 7).

¿Cuál fue el siguiente paso? Darle el toque que le confiere identidad propia. No hay que olvidar que es un viaducto de mampostería en ¡¡PIEDRA!! En ese momento, me planteó acometer su forrado con texturas que existen en Internet. Angel G. Pino, nuestro gran amigo zetero, fue quien me las paso para decorar andenes, fachadas, etc. Fui a una copistería y realice varias fotocopias de una textura que encajaba muy bien. Y manos a la obra..., comencé a decorar, no sin dificultad. Había que recortar las fotocopias con lógica, enlazando finales con comienzos, pero bueno el trabajo avanzaba dando muy buenos resultados estéticos.

Lo puse en conocimiento del foro de Tres Carriles y alguna que otra petición privada de opinión. Y le llegó a Fernando Escribano y con ello, llegó el VENENO.

Unos años antes, Fernando Escribano, construyó un puente con cartón pluma. Llegó incluso a ponerle unas efigies redondas, que ahora no recuerdo bien de que eran. El puente era sencillamente ¡¡espectacular!! Pero aparte de la belleza del puente, el gran logro fue el recubrirlo de arcilla y estando aún húmeda, le fue tallando los bloques de piedra con una pequeña lámina. El caso es que el puente una vez pintado con su relieve y su color grisáceo era una envidia para todo maquetista.

Cuando el viaducto estuvo casi completamente forrado con las texturas impresas, me dio por enseñárselo una noche. Sus felicitaciones me llenaron de alegría pero..., con F. Escribano siempre había un pero, una mejora, un detalle que buscará la perfección. Me dijo muy seriamente: "*el viaducto es una maravilla, solo te queda hacer con él lo que yo hice con mi puente: ENFOSCARLO CON ARCILLA*".

Realmente, me dejó con ese veneno dentro y pensé: "*si logro decorarlo igual, el viaducto va a ser una pieza importante para nuestro foro*". No lo pensé más, al día siguiente empecé a despegar las texturas del viaducto, aunque no resultó fácil. Compré la arcilla y me puse manos a la obra, paletina en mano hasta quedar completado recubierto con arcilla (fotos 10, 11, 12, 13, 14 y 15). El color grisáceo fue muy fácil de conseguir, es más, cuando hice la aguada con pintura acrílica negra y rociar con la esponja, el grisáceo lo adquirió al contacto con el blanco de la arcilla, me evito muchos retoques (fotos 15 y 16).

Más tarde, tome la tarea de hacer las bases de las vías (fotos 8 y 9). No sin antes procurar cablear en el interior del viaducto tomas de corriente y cable para los sensores. Con eso evitaba, un cableado incómodo para la vista, que me daría más trabajo en disimular, que esconderlo en el interior (foto 15).

Hice las pasarelas de protección del viaducto con tela metálica que compre en la ferretería y con paciencia, fui recortado aquellos tramos que estorbaban con un alicate de corte (foto 16). En esta misma foto se pueden apreciar las vigas que "sujetan" todo el entramado de la base. Ya quedaba poco para posicionar el viaducto en su lugar reservado, o al menos eso creía yo, iluso de mí..

Cuando todo estaba preparado para poner tableros, otro Escribano, esta vez Javier. Me dice y comenta en el foro que un viaducto de esas dimensiones y ese acabado debe quedar a una altura del suelo que le de otro aspecto más grandioso. Para ello tenía que levantar unos 65cm los apoyos del viaducto (Foto 15). Más trabajo, más inversión, ya que de esa forma al viaducto había que hacerle 2 espirales a cada lado.

Y a grandes rasgos esa es la historia del nacimiento del viaducto LANDWASSER, que da nombre a mi actual maqueta, en el ámbito de Tres-carriles.

## 2. Fotos:

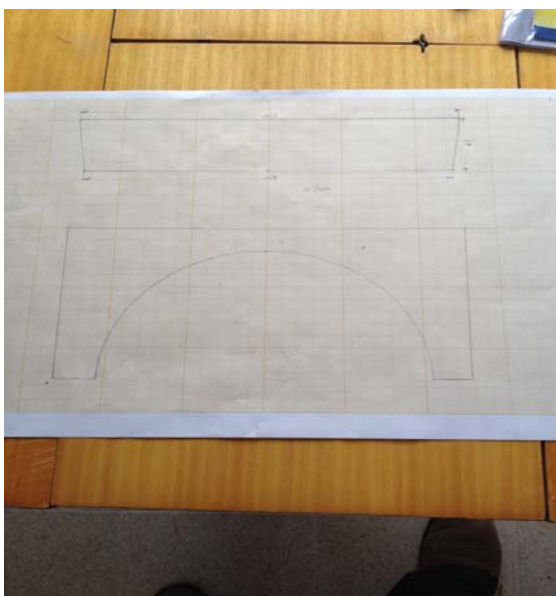


Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

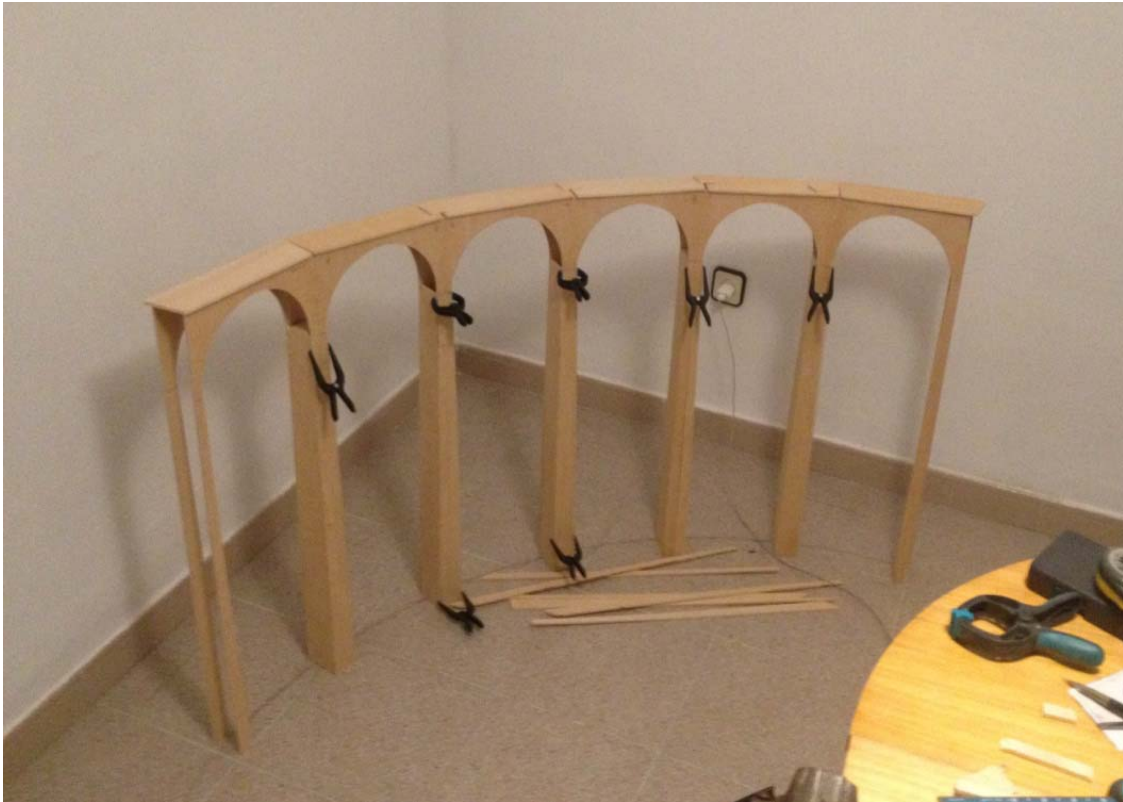


Foto 7

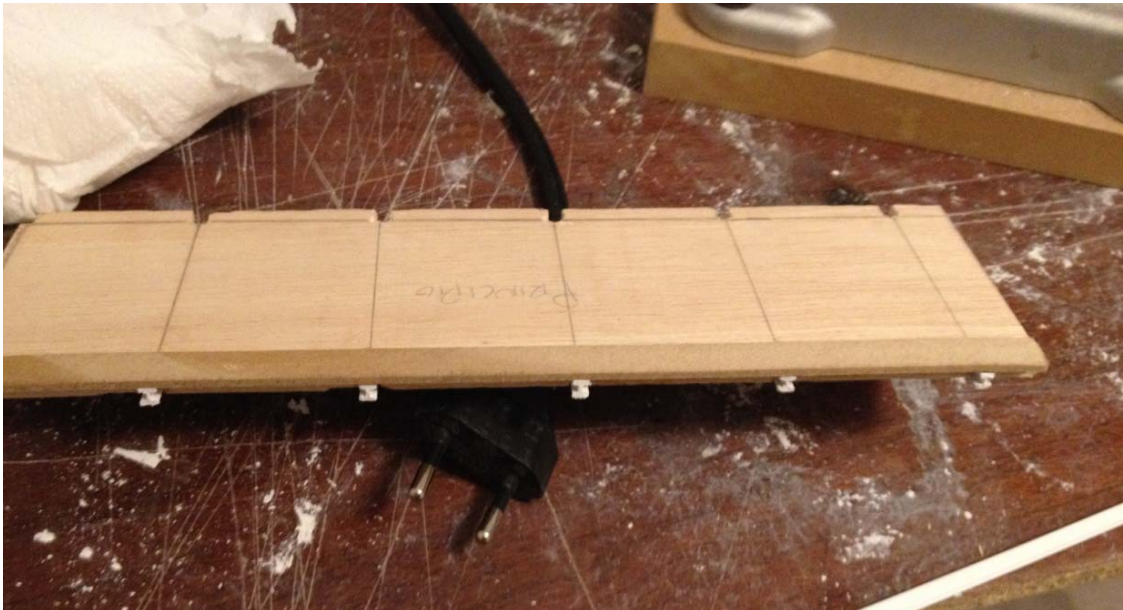


Foto 8



Foto 9

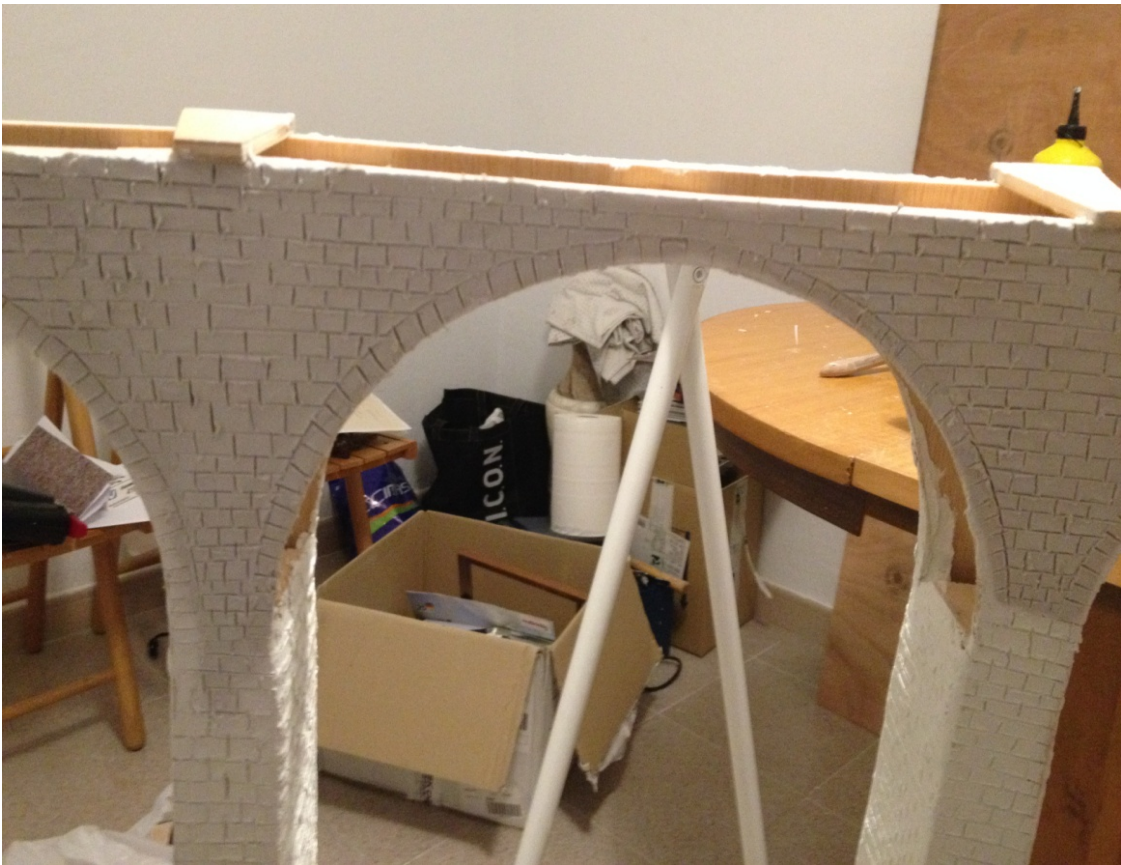


Foto 10



Foto 11



Foto 12





Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16



Foto 17

José Luis Batres Granados  
Pinto, 21 de Enero de 2019