

DOMINGO 27
MAYO
2018

Diario de León

REVISTA

PRIVACIÓN Y EXCESOS EN EL RAMADÁN

5 El mes de piedad y privación para los musulmanes es también el más consumidor

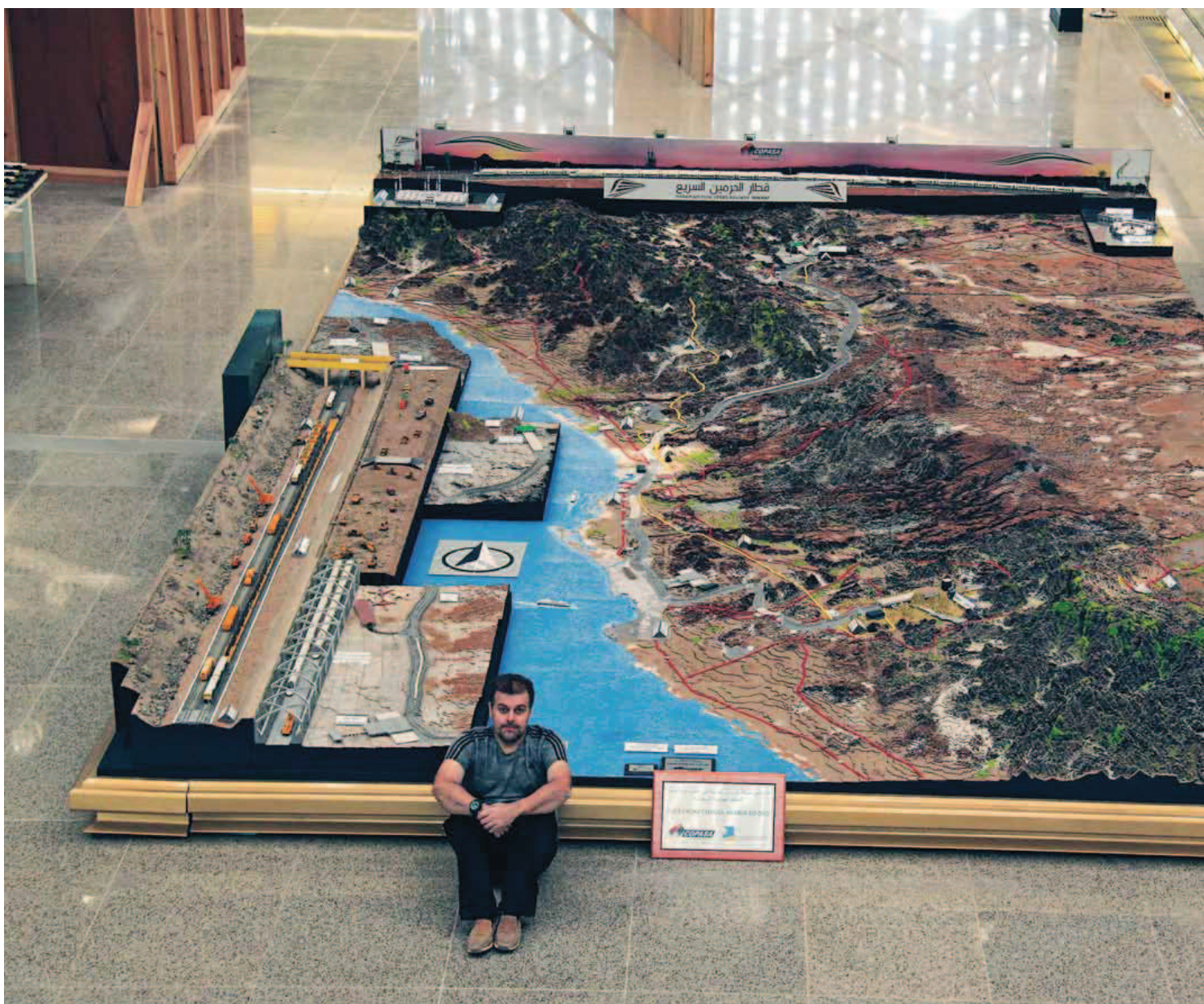
LOCOS POR LA LOGOMANÍA

7 La imagen de marca regresa a la moda, que le hace un hueco a los emblemas



LEÓN, EN EL AVE DEL DESIERTO

Una maqueta del leonés Luis García reproduce al detalle el inmenso trazado



Luis García posa con la maqueta del trazado de la línea de Alta Velocidad que une las ciudades de La Meca y Medina, La estructura está en la estación de Kaec.

UN LEONÉS EN LA MECA DEL AVE

ANA GIL

Luis García ha plasmado en una maqueta de ochenta metros cuadrados el faraónico proyecto de la Alta Velocidad en Arabia Saudí. Dos años de trabajo en aquel país e infinidad de detalles que maravillan a quienes han podido verla con sus propios ojos

Llegó a Arabia Saudí en 2014 con la idea de trabajar como maquinista en la gran infraestructura mundial de los últimos tiempos: El AVE entre Medina y La Meca. Pero acaba de regresar a León, cuatro años después, con el proyecto de su vida finalizado: una enorme maqueta de este trazado por el desierto.

Dos años de trabajo e «incontables horas» le ha llevado al leonés Luis García elaborar la maqueta de este recorrido de la Alta Velocidad que está a la espera de que la faraónica obra de construcción que lleva a cabo un compendio de empresas españolas en el país árabe vea la luz. Quienes la han visto hasta ahora se maravillan de la perfección de esta estructura de ochenta metros cuadrados que no deja indiferente a nadie. «Ha sido completísimo, pero también muy gratificante», asegura su autor. Todo comenzó en un sótano de la ciudad de Jedahh, don-



COPASA

UN PROYECTO PLAGADO DE DETALLES

Las secciones constructivas son detalles que refuerzan y amplían el trazado. Su objetivo es facilitar la comprensión general de la maqueta a través del análisis de algunos detalles. En la maqueta del AVE ente Medina y La Meca hay varias secciones constructivas como la del montaje de vía, donde quien la observa puede apreciar cómo se monta una línea de Alta Velocidad y las máquinas que lo hacen posible, como bateadoras, perfiladoras o estabilizadores dinámicos. Uno de los que más llaman la atención son los 'camel crossing', pasos elevados especiales para el tránsito de camellos.

Y es que los guñíos al Islam son constantes en esta reproducción en miniatura muy ajustada a la realidad.

Un esquema y un plano de toda la línea con sus detalles, señales, estaciones o desvíos forman otra de las secciones constructivas. Y muchos, muchos detalles del tren, que aparece en una escala 1/100 en un tramo en el que se puede apreciar la catenaria, las balizas o los cerramientos.

Hasta el movimiento de tierras que se hizo en la primera fase del proyecto de explanación con todas las máquinas que intervinieron en el mismo tiene su propio rincón.

Otras tres secciones constructivas abordan la entrada de la traza en las ciudades de Medina, La Meca y Jeddah.

«La maqueta tiene un carácter muy técnico, pero a la vez muy fácil de comprender para todo el que la vea», relata su autor. Para él, explicar en casi 80 metros cuadrados el mayor proyecto ferroviario de España y del mundo ha sido «un verdadero reto» que ha conseguido gracias a su tesón y al apoyo de Copasa, pero también de sus compañeros, colaboradores y de quienes ayudaron a hacer este sueño realidad.

de ese apasionado de las maquetas comenzó a construir la que, todavía sin saberlo, sería la más importante de su vida — «para mí no ha sido sólo trabajo, sino mucho más», explica—.

Hasta esta ciudad de Arabia Saudí llegó para conducir el tren de Alta Velocidad de la mano de la empresa constructora Copasa, una de las que conforman el conglomerado de empresas que desarrollan la Alta Velocidad por el desierto. Pero, desde el principio, en su alma de maquetista comenzó a latir una idea: la de plasmar el proyecto en una miniatura. «Me di cuenta de que no había nada como lo que yo tenía en mente», afirma. Algo complicado de visualizar pero sus jefes —Jaime Díaz Sancho, jefe de división y responsable del proyecto de Copasa en Arabia Saudí, y Luis Manuel Díez, jefe del parque de maquinaria de la misma empresa— pudieron ver la repercusión que tendría



Arriba, la máquina original del AVE y una reproducción en miniatura que forma parte de la estructura elaborada por García.

GARCÍA SE FUE A ARABIA SAUDÍ A TRABAJAR COMO MAQUINISTA, PERO LA IDEA DE PLASMAR EL TRAZADO EN UNA MAQUETA CONQUISTÓ A SUS JEFES



COPASA

en un futuro y decidieron apoyarlo de forma incondicional desde el primer momento. Sería un regalo para el cliente saudí. Así fue como dejó su trabajo de maquinista y se adentró en el más apasionante de su carrera.

Comenzó entonces una intensa labor de documentación que le llevó meses. «Fue un periodo de tiempo muy complicado, documentándome y recopilando planos», explica García. Además, recorrió almacenes y tiendas de materiales y herramientas para saber con lo que podía contar para desarrollar su trabajo. Al final, un contenedor procedente de España le hizo llegar

Sobre estas líneas, el leonés Luis García trabaja sobre una plataforma ideada para alcanzar todos los rincones de la inmensa maqueta.

casi todo lo necesario para llevar a cabo lo que al principio parecía algo excéntrico pero que ha acabado por conquistar a quienes lo han visto con sus propios ojos, aunque es cierto que la línea no está todavía abierta al público.

El nivel de detalle de la maqueta es tal que marcar y cortar las curvas de nivel le llevó nueve meses de trabajo, un tiempo en el que intercaló también el montaje de las máquinas de vía o la elaboración de las secciones constructivas, que son rincones en los que se amplían algunos detalles de la maqueta para que se pueda comprender mejor la visión general.

SEIS MÓDULOS MÓVILES

Aquel sótano de 70 metros cuadrados de la ciudad de Jeddah en el que comenzó todo se quedó pequeño y la maqueta se trasladó a la estación de Kaec, la que entonces era la más avanzada de todo el trazado y ofrecía el espacio adecuado para albergar lo que entonces eran tres de los seis módulos de los que consta la maqueta, cada uno de ellos de dos por cinco metros y medio. Todos ellos son móviles, lo que permite desplazar la maqueta y desmontarla.

Allí montó su taller y hasta allí se desplazó todos los días durante un año tras recorrer los doscientos kilómetros que separan Jeddah —donde tenía su residencia— y Kaec.

La vida en Arabia Saudí no es fácil. «Me fui por una cuestión económica y de proyección profesional, pero lo cierto es que allí estás en el medio de la nada», señala este leonés. Dos años como maquinista y otros dos construyendo la maqueta en un país «donde el choque cultural es brutal». Se refugió en su trabajo y esa fue su válvula de escape. Entre ocho y diez horas diarias dedicó a este proyecto para el que se ha empleado multitud de materiales y cuya textura es real. Arena, piedra, tierra y partes volcánicas

▶▶▶

►►►

que se han ido recogiendo durante todo el proceso de construcción y que hacen aún más real el trabajo. «Me tomé la molestia, junto con otros compañeros de proyecto, de recoger texturas de todas las zonas por donde discurre la línea que posteriormente se tamizaron y encolaron a la maqueta», apunta García. ¿Su objetivo? que el trabajo tuviera un componente real muy alto, como él mismo explica. «Desde el primer momento tuve claro que no me valía cualquier cosa, el resultado tenía que ser perfecto y para eso el apoyo de la empresa fue crucial», añade.

Su profesión de maquinista se lo puso más fácil. «He participado en las obras de la Alta Velocidad en Arabia Saudí y conozco los entresijos. Esto me ha facilitado mucho el trabajo para que todo esté al detalle».

GUIÑOS AL ISLAM

En él no faltan numerosos guiños al Islam, como el recorrido que hizo Mahoma entre las ciudades de Medina y La Meca junto a sus dos mezquitas, que está marcado en esta miniatura. En la distancia que separa estos dos puntos clave

EL NIVEL DE DETALLE DE LA MAQUETA ES TAL QUE MARCAR Y CORTAR LAS CURVAS DE NIVEL LE LLEVÓ CINQUE MESES DE TRABAJO, LA PARTE MÁS ARDUA DEL PROYECTO

del Islam, hay varias estaciones de tren en un trazado de cuatro horas en coche en coche que la nueva infraestructura acorta a la mitad. Y todo está representado en este espacio que ha llamado mucho la atención, a pesar de que todavía no ha sido inaugurado. «No están acostumbrados a algo así», apostilla García.

Acabó el pasado mes de enero. «La sensación es maravillosa y la satisfacción, tremenda. Nadie sabe el trabajo que hay detrás». La experiencia —asegura este leonés que salió de la primera promoción de la escuela de maquinistas de León— le ha cambiado la vida.

Ahora la inmensa maqueta aguarda el momento de su puesta a largo. El trazado de la Alta Velocidad en Arabia Saudí ya tenía que estar funcionando, pero los trabajos han sufrido algunos problemas que están retrasando la puesta en marcha, prevista en un principio para finales de 2017. Al parecer, la obra —que es la más importante conseguida por un consorcio de empresas españolas en el exterior— está únicamente pendiente de los trámites finales, aunque la fecha definitiva todavía no se ha hecho pública. El contrato, logrado en el año 2011 por 6.300 millones de euros, ha consistido en la colocación de las vías de la línea, de 450 kilómetros de longitud, y de toda su 'superestructura', esto es, todos los sistemas asociados como la electrificación, la seguridad y las telecomunicaciones.

Ahora el acento leonés está garantizado.



COPASA

Arriba, parte del proyecto de Luis García donde se puede observar algunas texturas reales. Sobre estas líneas, una de las secciones constructivas. A la derecha, representantes de Arabia Saudí observan el trabajo de este leonés.



AQUEL SÓTANO DE 70 METROS CUADRADOS DE LA CIUDAD DE JEDAHH EN EL QUE COMENZÓ TODO SE QUEDÓ PEQUEÑO Y LA MAQUETA SE TRASLADÓ A LA ESTACIÓN DE KAEC, DONDE SE ENCUENTRA AHORA