

(apartadero, enlace, apeadero, etc.) no hay más remedio que aceptarlo y representar solamente lo que decidamos.

-Igualmente, debemos tener en cuenta que, cada escena que representamos debe reproducir únicamente un lugar geográfico preciso.

-Ordenación racional de las actividades que pretendemos desarrollar.

Accesos y alrededores verdaderos. Así, nos fijaremos en:

- .Nada de depósitos en medio de los bucles, raquetas, etc.
- .Nada de estaciones monumentales con andenes ridículos.
- .Nada de refinerías, industrias, minas en medio de una aglomeración.
- .Nada de las siempre eternas iglesias góticas en medio de un paisaje rural.

-Cada elemento debe encontrar su lugar natural en una construcción lógica.

-La división de la maqueta en perspectivas distintas es esencial si uno desea enriquecerla con escenas diversas.

Creo que, con todo lo anteriormente expuesto queda suficientemente explicada esta parte del modelismo ferroviario referida a las diversas formas o tipos que puede adoptar el circuito, en función del tipo de tablero de que dispongamos, lease espacio disponible.

Es evidente que aquí no se dan todas las formas que puede adoptar un circuito; siempre existirá la forma particular que un aficionado pueda conferirle. Pero sí se han mostrado las más habituales; y es que, muchas de las no citadas son meras variantes o composiciones de las sugeridas.

También resulta obvio que la panacea raramente se encuentra y, en la mayoría de los casos, no deja de ser un continuo experimentar con diversos circuitos.

Pero también es cierto que, con la lectura de lo aquí expuesto-y de libros sobre el tema-podemos mejorar nuestro circuito, e incluso, si no lo hubiéramos realizado aún, podremos planificarlo con mejor conocimiento, sin caer en absurdas situaciones.

Para finalizar, me permito incidir en la frase citada al principio de este trabajo: MODELISMO=PERSEVERANCIA.

Dénia, l'estiu de 1.987