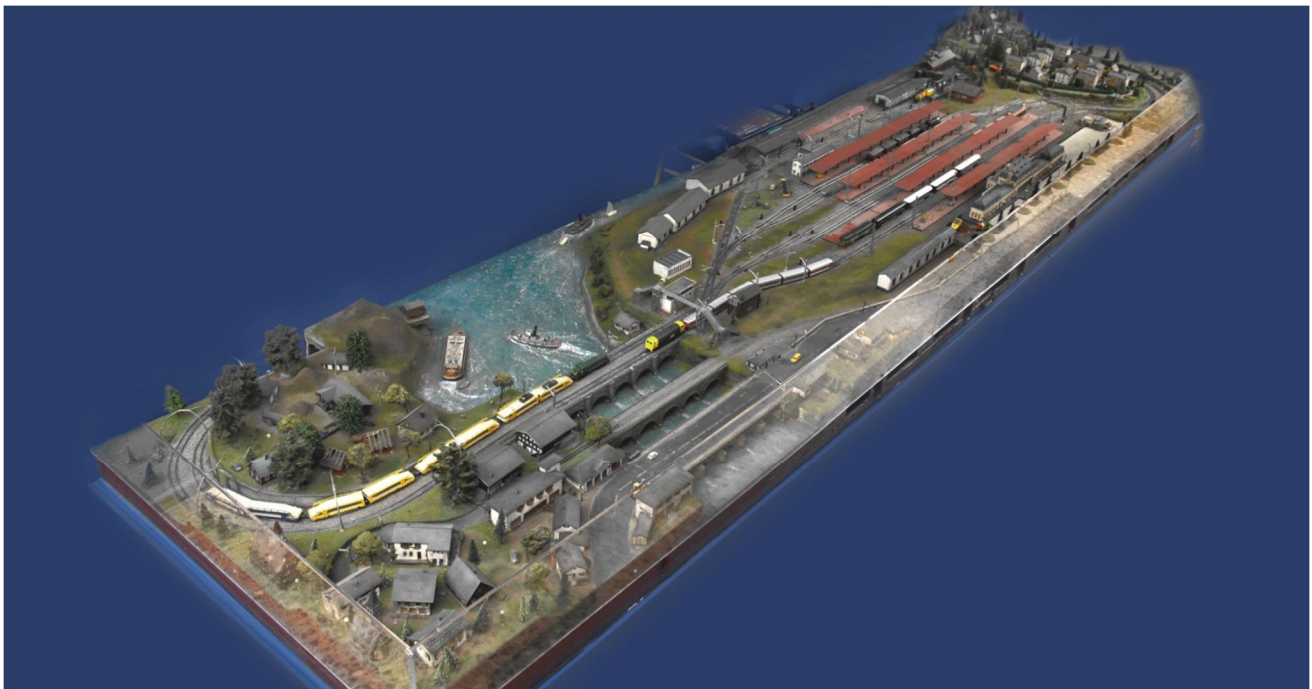


## MAQUETA "IRÚN-HENDAYA". Escala H0 (1:87)

Realizada en la década de 1970

Cedida por el antiguo Gabinete de Información y Relaciones Externas de RENFE

Medidas: 44 x 602 x 130 cm



Pieza IG: 01279

### HISTORIA

En 1863 se abrió al servicio el tramo ferroviario San Sebastián-Irún, celebrándose la inauguración oficial de toda la línea Madrid-Irún y del puente internacional sobre el Bidasoa el 15 de agosto de 1864.

La llegada del ferrocarril convirtió a Irún en estación terminal del sistema ferroviario español y en un importante nudo de comunicaciones con Europa. Con este proyecto, por primera vez entraron en contacto los ferrocarriles franceses (Compañía del Midi) y los españoles (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España). La conexión obligaba a realizar los necesarios transbordos en la frontera para pasar de los trenes de ancho de vía peninsular o ibérico (1.668 mm) al ancho de vía europeo (1.435 mm).

La estación de Irún fue construida con arreglo al proyecto realizado en 1881 por el ingeniero Avillume, de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Se diseñaron dos edificios de viajeros, uno para el tráfico nacional, de una sola altura (no representado en la maqueta), y otro destinado al tráfico internacional, de doble altura.

Sobre el río Bidasoa se construyeron dos puentes ferroviarios, uno inaugurado en 1864, con doble vía de ancho ibérico e internacional, y otro de ancho métrico, utilizado desde 1913 por el Ferrocarril de San Sebastián a la Frontera Francesa, popularmente conocido como el "topo" por la gran cantidad de túneles de su trazado.

## PAISAJÍSTICA

La maqueta está inspirada en la primera conexión ferroviaria de la Península Ibérica con Francia y representa las instalaciones ferroviarias de Irún y el paso fronterizo hacia Hendaya.

La adaptación de este paisaje real al tablero de la maqueta, de proporciones limitadas, supuso la adopción de una serie de licencias paisajísticas. Las más llamativas serían la colocación del río Bidasoa en el lado contrario al real, con respecto al edificio de viajeros, o la simplificación de las instalaciones ferroviarias, como playas de vías y edificios.

Destacan dos obras de fábrica principales, que guardan bastante similitud con las reales. El edificio de viajeros de tráfico internacional de la estación de Irún y los dos puentes ferroviarios sobre el río Bidasoa.



Además, en la maqueta se identifican otras importantes instalaciones ferroviarias, como los muelles cubiertos y descubiertos, los talleres de reparación de vehículos, el puesto de enclavamiento de concentración de palancas o algunas construcciones auxiliares, tales como los edificios aduaneros y el de policía fronteriza. También puede apreciarse en la frontera la diferencia entre los sistemas de electrificación español y francés, al igual que la distinta forma de los postes de la catenaria.

## TRAZADO DE VÍAS

Sobre un circuito oval a dos niveles se establecen en vía doble dos circuitos. Uno España-Francia, en el que pueden circular dos composiciones, aunque no de modo simultáneo, y otro en dirección contraria, dirección Francia-España, al que se puede acceder de manera alterna desde las cuatro vías de estacionamiento. El acceso de los trenes a los dos circuitos puede determinarse de modo manual o automático, a través de los semáforos de paso.

El ancho de vía en la parte francesa y española no varía en la maqueta, ya que en modelismo ferroviario se establece que el ancho de vía a escala H0 sea de 16,5 mm, tanto para reproducir vehículos de ancho ibérico como de ancho internacional.

## INSTALACIÓN ELÉCTRICA

### Etapa de mando

Los nudos de agujas están dotados de modo *itinerary*, permitiendo con un solo pulso mover todas las agujas que dan acceso a la vía elegida.

Las dos vías generales cuentan con un control de potencia mediante reguladores por cada circuito, que permiten modificar la velocidad de los convoyes y que puedan combinarse con unos temporizadores, consiguiendo exhibiciones de circulación con distintos efectos de tracción y cambios de vía.

Los semáforos pueden ser controlados en modo manual desde tablero o en modo automático mediante sensores de vía. En modo automático, la opción "autoagujas" hace que cada sensor abra de nuevo la señal de su propia vía u otra compatible con el circuito, bien con temporizador-acelerador, bien a regulación-directa sin temporizar.

### Etapa de potencia

Para la tracción se emplean dos transformadores Titán de 35 W, uno para cada circuito, con salida a 16 V para los relés de la etapa de mando. Para servicios y luminotecnia, seis transformadores de 12 V y 40 W.