



Normas Europeas de Modelismo Las épocas del ferrocarril en España

NEM
809E
 Página 1 de 3

Recomendación

Edición del 2009
 (Sustituye la versión de 1998)

1. Introducción

Basadas en la NEM 800, párrafo 2, les épocas y sus periodos para España se determinan* y describen de la siguiente manera:

2. Épocas y periodos

Época	Periodo	Año	Efemérides
Época I 1844 - 1920	Periodo A 1844 - 1888	1844	Una comisión de expertos decidió que los ferrocarriles que se constuyeran en Espanya lo hicieran con el ancho de vía de 1,67 m. (6 pies castellanos)
		1848	Construcción primeros ferrocarriles: Barcelona-Mataró; Madrid-Aranjuez. Evolución de las primeras locomotoras de vapor, de 1 o 2 ejes acoplados para viajeros y de tres ejes para mercancías. Primeros coches y vagones cortos, de puertas laterales, derivados de las antiguas diligencias.
		1880	Introducción en los ferrocarriles españoles de la Compañía de coches cama en la explotación de coches-cama, restaurante y coches salón.
		1881	Comenzan a llegar las locomotoras fabricadas por Rogers Locomotive "Carolinas" para el VVB, así como los coches Harlan, primeros de boges.
	Periodo B 1888 - 1920	1910	A principios de siglo, aparición de las primeras locomotoras de vapor de tres ejes acoplados y boge delantero para el servicio de viajeros. Primera electrificación, amb corriente trifásica, entre Gèrgal i Santa Fé, en la línea Linares-Almería de los Ferrocarriles Andaluces. Consolidación de las grandes compañías ferroviarias: MZA, NORTE, ANDALUCES, OESTE, etc. Construcción de los primeros coches de boges.
		1920	Gran evolución de las locomotoras de vapor. Generalización de la construcción de coches de boges.
Época II 1920 - 1950	Periodo A 1924 - 1932	1924	Electrificación a 3000 V. cc. del tramo entre Ujo y Busdongo (Puerto de Pajares) de la línea de Norte. Se crea la "Comisaría de Material Ferroviario" que a su vez crea la "Comisión de Unificación de Material Ferroviario" para uificar las medidas del material rodante entre compañías. Primeros automotores de combustión interna.
		1926	Locomotoras eléctricas de rodaje C'C', para el puerto de Pajares
		1927	Introducción del freno de vacío y calefacción de vapor en los coches de viajeros. Electrificación de las líneas de Norte : Barcelona - Manresa; Barcelona - San Juan de las Abadesas; Alsasua - Irun, a 1500V cc.
		1928	Entran en servicio de las primeras unidades de tren eléctricas a 1500 V. cc Locomotoras C'C', 1'C'C'1 i 2'C'C'2 para las electrificaciones a 1500 V. cc
	Periodo B 1932 - 1941	1933	Automotor de vapor "Sentinel", ejemplar histórico único.
		1934	Puesta en servicio de los primeros automotres térmicos de dos ejes "Zaragoza" : Central de Aragón, MZA, Norte.
		1935	Automotores térmicos de 2 boges (Ganz, Fiat, Renault) para Norte, MZA.
		1941	Formación de la compañía RENFE a través del rescate de las antiguas compañías de ancho ibérico.
	Periodo C 1942 - 1950	1942	Inicio de la construcción unificada de locomotoras de vapor, de gran potencia ppara trenes pesados de mercancías y viajeros.
		1946	Inicio de la construcción de coches metálicos. (Serie 5.000)
		1948	Inicio de la conversión a 3000 V cc. de la red básica.
		1949	Puesta en circulación del primer tren TALGO.

Época	Periodo	Año	Efemérides
Época III 1950 - 1970	Periodo A 1950 - 1960	1950	Tractores diesel de maniobras.
		1952	Primeros automotores TAF (Fiat), composición MRM. Primeras locomotoras diesel-eléctricas de línea, rodaje CC. (ALCO) Puesta en servicio de nuevas locomotoras eléctricas de rodaje C'C'.
		1953	Entran en servicio las locomotoras diesel-eléctricas de maniobras sustituyendo a las antiguas de vapor.
		1954	Primeros servicios de las locomotoras eléctricas de rodaje BoBoBo.
		1955	Puesta en servicio de las locomotoras de vapor 242, "Confederación".
		1958	Comienzan a prestar servicio las unidades de tren eléctricas a 3000 V. cc. "Suizas"
	Periodo B 1961 - 1965	1962	Entran en servicio los automotores diesel Ferrobús.
		1963	Primeros coches metálicos del tipo X-UIC (8000).
		1964	El Banco Mundial concede un préstamo a RENFE para la financiación del " <i>Plan Decenal de Modernización</i> ". Locomotoras diesel hidromecánicas para TALGO. Entran en servicio las composiciones TER (Fiat).
	Periodo C 1966 - 1970	1965	Constitución de FEVE (<i>Organismo Autónomo de Explotación de Ferrocarriles de Vía Estrecha</i>). Se decreta el primer cierre de líneas ferroviarias.
		1966	Entran en servicio las locomotoras diesel-hidráulicas de gran potencia.
		1968	Supresión de la tercera clase en los coches de viajeros.
		1969	Nuevas locomotoras eléctricas a 3000 V. Inicio de las relaciones internacionales directas con TALGO RD.
Época IV 1970 - 1990	Periodo A 1971 - 1980	1971	Inicio de la utilización de las normas UIC para la matriculación de los vehículos. Sustitución progresiva del freno de vacío por el de aire comprimido en locomotoras, coches y vagones. Entran en servicio los electrotrenes para relaciones diurnas de media y larga distancia.
		1972	Se completa la electrificación de la red básica a 3000 V cc.
		1974	Locomotoras diesel-eléctricas de línea, de gran potencia.
		1975	Fin de la tracción vapor.
		1978	Un tren TALGO pendular arrastrado por una locomotora diesel llega a los 230 Km/h.
		1979	Se inicia la gestión de ferrocarriles de ancho no ibérico por parte de los respectivos gobiernos autónomos: FGC, EuskoTren, FGV
	Periodo B 1981 - 1990	1981	Entran en servicio los automotores diesel para servicios diurnos de media distancia.
		1982	Este año se puede considerar que todas las líneas principales están electrificadas Locomotoras eléctricas de gran potencia y regulación electrónica.
		1985	Supresión de 900 km. de líneas ferroviarias.
		1987	Creación de los servicios Intercity
		1988	Entrada en vigor de la Instrucción General nº 68 de la Dirección de Transportes de RENFE que fija el nuevo proceso de identificación de los vehículos remolcados y de los automotores.
		1990	Coches de viajeros de dos pisos.

Época	Període	Any	Esdeveniments
Época V 1990 - 2005	Periodo A 1990 - 1995	1992	Entran en servicio nuevas unidades de cercanías con regulación electrónica. Entra en servei el nuevo acceso a Andalucía, con ancho UIC, electrificación a 25 Kv, 50 Hz, concepción de línea de Alta Velocidad. Comienzan a prestar servicio las locomotoras eléctricas bi-corriente, algunas de las cuales están equipadas con boges de ancho UIC.
		1993	Entrada en servicio de los trenes Talgo Pendular 200, de ancho variable
		1994	RENFE asume la prestación de los servicios de coche cama y restauración, rescindiendo el contrato con Wagons-Lits
	Periodo B 1995 - 2000	1997	Puesta en marcha de las unidades de tren diesel-hidráulicas para media distancia. Puesta en circulación del servicio Euromed en el corredor mediterráneo con unidades de tren tipo A.V.E. De ancho ibérico.
		1999	Puesta en marcha comercial de los electrotrenes aptos para 200 Km/h.
	Periodo C 2000 - 2005	2003	Puesta en marcha de las unidades de tren eléctricas de cercanías <i>Civia</i>
		2005	Aprobación de la <i>Ley del Sector Ferroviario</i> que separa la gestión de la infraestructura ferroviaria y el transporte por ferrocarril en la red general.
Época VI	A partir de 2006	2006	Inicio de los servicios entre Barcelona y Madrid con unidades de tren de ancho variable.
		2007	Extensión progresiva de nuevas LAV de ancho UIC: Castilla-País Vasco-Galicia; Andalucía; Valencia, . . . Extensión de los servicios con unidades de tren de ancho variable (trenes Talgo autopropulsados RD). Progresiva supresión de las circulaciones de larga distancia con material convencional. Comienzan las actividades de los operadores privados en tráficos mercantes.
		2008	Entra en servicio el tramo Tarragona-Barcelona de la LAV Madrid-frontera francesa, de ancho UIC, señalización ERTMS y apto hasta 300 Km/h. Todos los trenes que circulan por las líneas generales lo hacen con aire acondicionado. Implantación de los servicios de media distancia en vías de ancho UIC.
		2009	Entra en servicio el by-pass sur de Madrid que conecta la LAV Madrid-Sevilla amb la LAV Madrid-Barcelona, permitiendo circulaciones directas Barcelona-Sevilla en Alta Velocitat.

* Aunque la intención de la FCAF era la de tener una traducción al catalán lo más precisa posible de las normas NEM, y en especial de la puesta al día de la NEM 809E de acuerdo con lo que establece la NEM 800 en su edición del 2007 en la asamblea que tuvo lugar en Amberes, el presidente del MOROP convidó a las diferentes asociaciones a que adecuaran la norma respectiva de su nacionalidad a la edición 2007.

Fruto de estas circunstancias, la Junta de la FCAF inició las gestiones para preparar la actualización. La primera gestión fue la de encargar al Sr. Eugenio Cardona que en su día fue el principal redactor de la versión anterior, la primera actualización de datos. Como el Sr. Cardona se encontró sobrepasado por la evolución del sector ferroviario, se ha hecho cargo de la reelaboración el Sr. Ildefons Argemí y de la revisión el Sr. Marc Filella. Teníamos ya un documento base, y con la ayuda del Sr. Jordi Hernandez, persona poseedora de amplios conocimientos del mundo de ferrocarril, también como persona inmersa en el mundo de la fabricación, que con planteamientos de complementación de criterios cronológicos y criterios de evolución tecnológica ha hecho que se plasmen en esta documentación los hechos cruciales de la historia del ferrocarril español. Se ha podido hacer con la suficiente libertad, teniendo en cuenta además que cada país tiene su propio desarrollo histórico que no coincide con el resto de países europeos.