

Documentazione

© MOROP - FIMF

Edizione 2004

Traduzione italiana a cura di A. Manino

1 Generalità

Sulla base della NEM 800 paragrafo 2, le Epoche e i Periodi per la Spagna sono fissati come riportato qui di seguito.

2 Epoche e periodi

Denominazione e lasso di tempo	Caratteristica
Epoca I 1848 - 1920	
Periodo a 1848 - 1910	Costruzione delle prime linee ferroviarie spagnole: Barcelona - Mataro, Madrid - Aranjuez, Valencia - El Grao, ecc. Sviluppo delle prime locomotive a vapore, in generale con uno o due assi accoppiati per i treni passeggeri e con tre assi accoppiati per quelli merci. Sviluppo delle prime carrozze passeggeri molto corte con portiere laterali, derivate dalle diligenze postali.
Periodo b 1911 - 1920	Prima elettrificazione a corrente trifase fra Nacimiento e Gador delle Ferrovie Andaluse. Dall'inizio di secolo, comparsa delle prime locomotive a vapore con tre assi accoppiati e carrello portante anteriore per i treni passeggeri. Elettrificazione della linea Leon – Gijon (Port de Pajares) delle NORTE a 3000 V corrente continua: Costruzione dei primi veicoli a carrelli.
Epoca II 1921 - 1940	
Periodo a 1921 - 1930	Nascita delle grandi reti: MZA, NORTE, ANDALOUS, OUEST, ecc. Prosecuzione della costruzione di veicoli a carrelli. Elettrificazione delle linee NORTE Barcelona – Manresa, Barcelona – Sant Joan de les Abadesses, Alsasua – Irun a 1500 V corrente continua:
Periodo b 1931 - 1940	Grande sviluppo delle locomotive a vapore. Comparsa delle prime automotrici con motore a combustione interna. Costruzione delle prime carrozze passeggeri con cassa in acciaio.

Documentazione

© MOROP - FIMF

Edizione 2004

Traduzione italiana a cura di A. Manino

Epoca III 1941 - 1960	
Periodo a 1941 - 1950	<p>Costituzione della RENFE tramite riacquisto delle vecchie compagnie ferroviarie.</p> <p>Unificazione delle locomotive a vapore, costruzione e impiego diffuso di nuove locomotive unificate con maggiori prestazioni.</p> <p>Diffusione delle automotrici con motore a combustione interna</p> <p>Ultime elettrificazioni a 1500 V corrente continua: Madrid – Avila e Segovia, Barcelona – Mataro.</p>
Periodo b 1951 - 1960	<p>Entrata in servizio dei treni Talgo-II fra Madrid e Irun.</p> <p>Ammodernamento delle carrozze passeggeri, costruzione dei vagoni tipo 5000 e 6000 e sostituzione delle casse in legno con casse in acciaio nei vagoni più anziani.</p> <p>Costruzione di nuovi carri merce e introduzione del freno a vuoto, irrobustimento degli agganci a vite sui vecchi carri merci.</p> <p>Costruzione delle prime locomotive diesel di linea: serie 1600 di costruzione americana ALCO.</p> <p>Comparsa degli treni automotori diesel TAF, primi autobus su rotaie (automotrici leggere).</p>
Epoca IV 1961 - 1991	
Periodo a 1961 - 1970	<p>Conclusione dell'elettrificazione dell'intera rete basca con 3000 V corrente continua e conversione delle vecchie linee a 1500 V.</p> <p>Costruzione di locomotive bi-tensione.</p> <p>Comparsa delle prime automotrici per 3000 V corrente continua e impiego diffuso degli autobus su rotaie.</p> <p>Estensione dell'impiego di locomotive diesel da manovra in sostituzione di vecchie locomotive e vapore.</p> <p>Costruzione delle carrozze passeggeri serie 8000, comparsa dei treni Talgo-III e delle automotrici elettriche TER.</p>
Periodo b 1971 - 1991	<p>Soppressione della terza classe e introduzione della numerazione UIC per le carrozze passeggeri: conversione di tutte le carrozze al freno ad aria compressa.</p> <p>Fine dell'esercizio a vapore. Nuove automotrici diesel serie 592 e 593.</p> <p>Talgo Pendolar per servizi nazionali e internazionali con sale montate a scartamento variabile.</p> <p>Comparsa delle carrozze passeggeri serie 8000 e 10000.</p>
Epoca V Dal 1992	
	<p>Entrata in esercizio della tratta ad alta velocità a scartamento normale Madrid – Sevilla</p> <p>Nuove linee in progetto e in costruzione.</p> <p>Creazione di reti suburbane veloci ad altissima capacità nelle città più importanti. Nuove automotrici elettriche in versione a uno o due piani.</p> <p>Adeguamento delle carrozze passeggeri all'alta velocità 160 Km/h per mezzo di nuovi carrelli e dell'introduzione del freno R.</p> <p>Collegamento delle città più importanti col servizio rapido "Regional Expres".</p> <p>L'asse mediterraneo (Barcelona – Valencia – Alicante) viene dotato di automotrici veloci "Euromed" con velocità massima di 220 Km/h.</p> <p>Nuove automotrici diesel serie 594 per alta velocità e impiego più flessibile in esercizio.</p>