



1. Generalidades

En la historia del ferrocarril se desea distinguir claramente unas épocas que vienen señaladas por las evoluciones técnicas y por los cambios en las estructuras socio-económicas. Estas épocas se distinguen por el tipo de construcción, los colores y marcajes de los vehículos, las construcciones y la señalización. Los vehículos y accesorios se pueden enmarcar en una época bien definida. También es igualmente recomendable atribuir a las maquetas una época, según su temática y su configuración.

2. Clasificación de las épocas

En los ferrocarriles europeos se pueden distinguir seis épocas desde el punto de vista del modelista, sin que sus límites como regla general se puedan fijar con precisión. Estas transiciones evolutivas se cabalgan o son específicas de ciertas regiones.

A lo largo de estas épocas se perciben un número de cambios, que lleva a distinguir periodos que no es posible unificarlos para cada país dadas las diferencias evolutivas de cada lugar o administración. Esta norma fija las épocas.

La precisión más específica de las épocas referidas a un país, así como la clasificación más exacta en periodos y sus características son objeto de anexos específicos de cada país, que están clasificados como recomendaciones.

3. Denominación y uso

Las épocas se denominan con cifras romanas, los periodos lo son con letras minúsculas que se adjuntan a las épocas. (Ejemplo: "Época IVb")

Una referencia de época sin letra adjunta, se completará con un asterisco (*) en referencia a un periodo. Si algunos modelos se refieren a otro periodo, se hará servir siempre una letra adjunta.

Se recomienda a los fabricantes de modelos ferroviarios y accesorios que se ciñan en sus realizaciones a la conformidad con una época y hacer mención de la misma en sus catálogos.

4. Vista de conjunto de las épocas

	1920 - 1925	1945 - 1950	1965 - 1970	1985 - 1990	2005 - 2010
Época I					
Época II					
Época III					
Época IV					
Época V					
Época VI					

5. Características de las épocas en Europa

Época I: Construcción de los primeros ferrocarriles, desarrollo de las locomotoras de vapor, gran número de compañías privadas y vehículos de muchos colores.

Época II: Unificación intensiva de las construcciones y reglamentos de explotación con afectación a diferentes países (RIV, RIC), introducción de la tracción eléctrica y señales luminosas.

Época III: Reconstrucción después de la guerra y desarrollo de un parque motor moderno, cambio de tracción a resultados del desarrollo de la electricidad y el diesel.

Época IV: Finalización del cambio de sistema de tracción, introducción de un sistema de marcaje internacional del parque de vehículos remolcados.

Época V: Construcción de líneas de gran velocidad, decoraciones más vistosas del material con la intención de mejorar la imagen de marca, liberalización de las redes, transformación de los ferrocarriles del estado en sociedades accionariales. Separación de las infraestructuras y la tracción, así como los tráficos de pasajeros y mercancías, incluso más allá de las redes principales.

Época VI: Al lado de los antiguos ferrocarriles, se establecen nuevas empresas de transporte ferroviario sin infraestructura propia y con su material de tracción y sus propias decoraciones en servicio de viajeros y mercancías, nacionales e internacionales. Mejora del esquema de numeración UIC con 12 cifras. Paso de los acuerdos internacionales existentes (RIC, RIV, etc.) hacia las nuevas directivas conformes a las prescripciones europeas (OTIF, TSI). Abandono de la gestión común de los vagones de mercancías (EUROP y OPW). Las líneas de gran velocidad nacional reservadas al tráfico exclusivo de viajeros se desarrollan en una red internacional. Los servicios de mercancías en las pequeñas estaciones y sus instalaciones se abandonan, así como las estaciones de clasificación. En el servicio "viajeros" predominan las unidades fijas y reversibles. El servicio "mercancías" está formando especialmente por trenes completos.