

DESDE EL 23 DE MAYO

# TODOS LOS TRENES ESPAÑOLES CAMBIAN DE NUMERO

**L**a numeración de los trenes de RENFE hasta el último cambio de horarios de verano, seguía unas normas según las cuales, un mismo código estaba asignado a varios trenes de distintas zonas o un mismo tren a lo largo de su recorrido, tomaba hasta cinco números distintos. En cualquier caso, la identificación de un tren por su número no seguía ninguna lógica geográfica ni proporcionaba información alguna sobre la calidad del material. En la venta electrónica de billetes, por otro lado, cada tren tenía asignado un código distinto al de circulación, con la consiguiente duplicidad de números en la documentación a formalizar por interventores.

Desde hace años, el problema venía estudiándose, e incluso agentes de la Red habían propuesto soluciones para clarificar la identificación de los trenes, con criterios válidos para las siete Zonas de RENFE. (Ver suplemento "Por Toda la Red" al número 111 de VIA LIBRE).

Las recomendaciones de la UIC, por otra parte, aconsejaban a las administraciones ferroviarias que adaptaran la numeración de trenes a sus fichas 419-1 (Viajeros) y 419-2 (Mercancías), sugiriendo para los trenes internacionales, rodando por distintos países, los mismos criterios o acuerdos bilaterales. El nombramiento de don Antonio Carbonell, vicepresidente de RENFE, como presidente de la UIC, ha impulsado esta modificación, para resolver, de una

- Cada circulación tiene un número, en el cual sólo cambia la paridad según el trayecto recorrido.
- El número identifica el tren y no se repite para ningún otro.
- Los mismos códigos son utilizados para circulación y venta electrónica de billetes.

vez por todas, el complejo tema de la identificación clara y rápida de cualquier tren español circulando sobre una vía férrea.

## INSTRUCCION GENERAL 53

Las normas que desde el 23 de mayo de 1982 son de aplicación en la Red General de los Ferrocarriles Españoles están recogidas en la Instrucción General, número 53, que en líneas generales vamos a explicar a los lectores para su mejor comprensión.

Como máximo, el número analítico correspondiente a un tren tendrá cinco cifras, las cuales permitirán conocer, de izquierda a derecha, si es temporal o permanente, categoría del material, itinerario y, por su paridad, si es ascendente o descendente. Como mínimo, dos cifras para los trenes TEE e Intercity Internacionales, que en España solamente afecta al catalán Talgo Barcelona-Ginebra, el cual toma el nú-

mero 73 cuando sale de España y 70 a su regreso.

Para que la comprensión sea más fácil y sin que este trabajo sea un estudio exhaustivo, vamos a describir el significado de cada cifra según el lugar que ocupa, primero para trenes de largo recorrido y posteriormente para cercanías.

**Unidad:** Por ser la primera cifra de la derecha, indica, como ya se ha señalado anteriormente, la paridad del tren según el sentido de marcha, pudiendo cambiar varias veces durante el recorrido. El caso más representativo es el del Ter Ruta de la Plata, que alternativamente recibe los números 671 de Sevilla a Mérida, 670 entre Mérida y Cáceres, 671 de Cáceres a Palazuelo, otra vez 670 de Palazuelo a León y por último, 671 de León a Gijón.

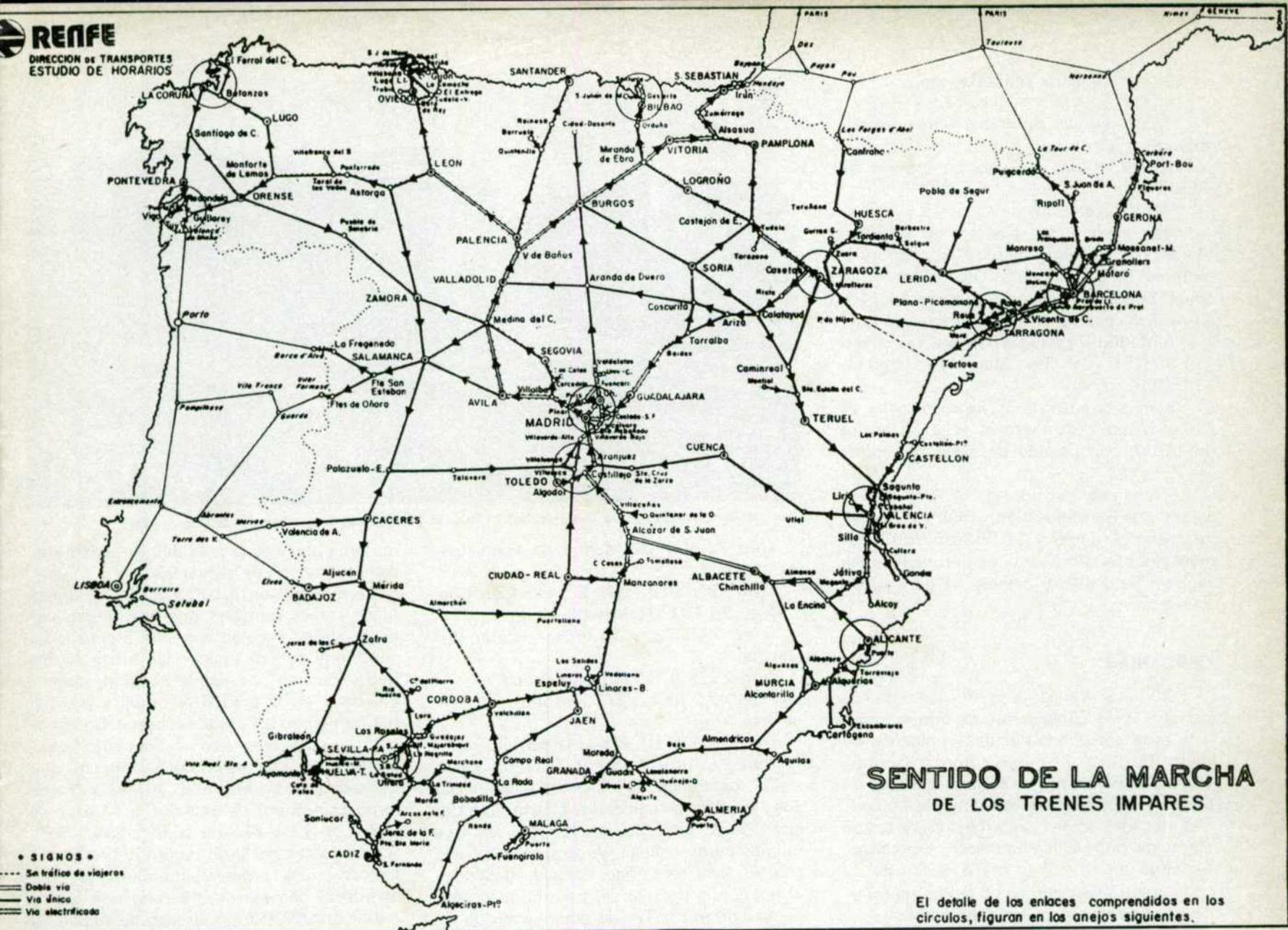
En líneas generales, y aunque en algunos casos no se cumpla, son trenes impares los radiales que circulan de Sur a Norte y los transversales que se dirigen a un eje Norte-Sur que pasa por Madrid.

**Decena:** Esta cifra corresponde a las relaciones radiales o transversales, con arreglo a la siguiente distribución:

Radiales	Decena
Madrid a Rioja, Pamplona, Bilbao, Hendava y París	0
Madrid a Sevilla-Cádiz-Huelva	1
Madrid a Alicante, Murcia, Cartagena y Fuentes de Oñoro	2
Madrid a Asturias, Valencia Alcántara-Lisboa	3
Madrid a Jaén, Córdoba, Málaga y Algeciras	4
Madrid a Galicia	5
Madrid a Santander	6
Madrid a {Granada-Almería Barcelona-Cerbère Zaragoza-Huesca	7
Madrid a Valencia-Castellón y Gandía	8
Madrid a Badajoz-Lisboa	9



A partir de 41.000 se numeran los trenes de mercancías, diferenciándose los distintos tráficos. Los productos químicos en trenes puros reciben el número 56.100.



**Centena:** Esta cifra indica la categoría del tren y se relaciona de la siguiente forma:  
 0 Catalán Talgo (Por ser Intercity con recorrido internacional).



Las ramas desdobladas de trenes regulares tienen la numeración 11.000.

- 1 Trenes de alta calidad. Tipo Talgo y electrotrenes.
- 2, 3, 4 Trenes con enlace en las fronteras.
- 5 Rápidos radiales (electrotrenes 444, 432 y Basculante, Ter, coches Corail y 9.000).
- 6 Rápidos transversales (electrotrenes, Ter Corail y 9.000).
- 7 Libre.
- 8 Expresos radiales.

- 9 Expresos transversales.
- Las dos cifras siguientes, que corresponden a las unidades y decenas de millar, conviene citarlas a la vez para mayor claridad de los conceptos.
- 10.000 Desdoblados de trenes internacionales que circulan delante de un tren regular.
- 11.000 Desdoblados de trenes internacionales que circulan detrás del tren regular o primera rama de un tren regular.

12.000 Segunda rama desdoblada.  
 13.000 Trenes de agencias.  
 14.000 Trenes de trabajadores, vendedores, etc.  
 18.799 Trenes de servicio interno de RENFE.

19.900 Trenes postales.  
 Algunos ejemplos pueden ser clarificadores. Así, el Talgo Madrid-Cádiz tendrá el número 110, y la rama del mismo tren entre Sevilla y Huelva, el número 11.110. El mismo caso es el de la composición del Talgo Madrid-Vigo (11.151), Madrid-Bilbao (11.201) o del Ter Madrid a Logroño (11.505).

Veamos el caso de un expreso radial. El "Rías Altas" de Madrid a La Coruña 851/850, con cambio de paridad a partir de Zamora.

Un expreso transversal, el "Sol de Levante", de San Sebastián y Bilbao a Alicante, tiene el número 11.952-952/953 por considerarse como rama de tren regular a la de San Sebastián y cambio de paridad en Zaragoza.

## CERCANIAS

Para estos trenes, la significación de cada cifra viene circunscrita, en primer lugar, a la zona por donde circula —unidades de millar de 1 a 7—, así como a la línea correspondiente en la Zona —centena—. Las dos últimas cifras indican orden y paridad del tren en los recorridos diarios. Los ejemplos son suficientemente expresivos, teniendo en cuenta el mapa de líneas de cada zona, que aquí no podemos reproducir por lo extenso que resultaría.

Tren 21.107 UT Madrid At.-El Escorial.  
 Tren 21.502 UT Santander-Reinosa.



Los trenes de cercanías se numeran del 21.000 al 27.000, según la zona por la que circulan.

Tren 22.406 UT Madrid At.-Fuenlabrada.

Tren 23.505 UT Sevilla-Córdoba.

Tren 23.401 UT Málaga-Alora.

Tren 24.203 Automotor Valencia-Gandía.

Tren 25.305 UT Barcelona-Vich.

Tren 25.812 UT Aeropuerto-Barcelona.

Tren 26.206 UT Bilbao-Orduña.

Tren 27.204 UT Oviedo-El Entrego.

De los trenes de viajeros, quedan por citar los trenes regionales, con la numeración 2.100 a 7.799, en los que las tres últimas cifras indican, de izquierda a derecha, la zona de origen, zona de destino y orden con la paridad del tren. En este concepto entran los Ter de corto recorrido de Andalucía ("Estrella de Bobadilla") semidirectos, ómnibus, tranvías, ferrobuses y auto-

motores que vayan más allá de aglomeraciones urbanas de cercanías.

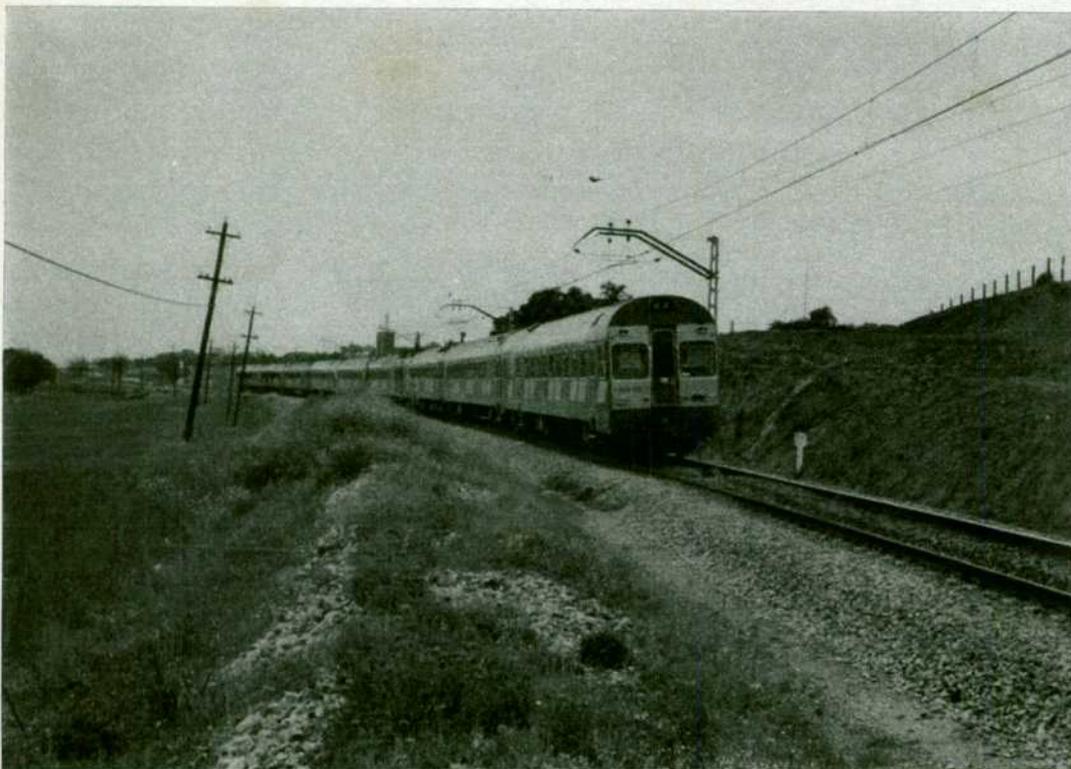
La numeración 8.100 a 8.799 se aplica a los trenes ómnibus que encaminan coches que se acoplan a trenes expresos. La centena y decena indican las zonas de origen y destino por donde circulan, manteniéndose en la unidad el orden y paridad del tren como en todos los casos. Un ejemplo de este caso es el ómnibus Badajoz-Alcázar, que lleva coche directo que se acopla al expreso Almería-Barcelona. El número de Badajoz a Alcázar es el 8.221 y de Alcázar a Barcelona, 960.

Los trenes de largo recorrido y regionales con orden complementaria, mantendrán el mismo número de itinerario con la numeración 30.000. En el caso de trenes de cercanías serán 28.100 a 29.799.

## DE MERCANCIAS

Para los trenes de mercancías, la numeración comienza en 41.000, empezando con los TEEM (Trans Europa Express Mercancías) y demás trenes internacionales, para seguir con los expresos de agrios (50.000), paquete express (50.300), Teco (50.400), Tide (51.100), carbón (52.100), combustibles (53.100), mineral (54.100), cemento y caliza (55.100), productos químicos (56.100); autos y siderúrgicos (57.100). En las centenas y decenas se siguen criterios análogos a los empleados en trenes de viajeros. Las marchas complementarias se establecen a partir de 71.100 y las asimilaciones, del 90.000.

El cambio de numeración en los trenes supondrá, en principio, un esfuerzo de adaptación por parte de todos los agentes de la Red, al tener que abandonar viejos hábitos a numeraciones que después de muchos años de utilización ahora desaparecen. No obstante, la mayor claridad y simplicidad del nuevo sistema facilitará el rápido acoplamiento a los nuevos conceptos. ■ MIGUEL CANO LOPEZ LUZZATTI. Fotos del autor.



Los trenes rápidos tienen asignada la numeración 500, si son radiales, y 600, si son transversales.