

Tren I20-07 en el servicio Alvia 601 Madrid-Hendaya, estacionado en Pamplona en abril de 2008.

# Trenes Intercity, vuelta a escena

ALFONSO MARCO

En Europa, actualmente en esta gama de trenes de calidad pueden incluirse también los trenes Eurocity (EC) que son básicamente servicios IC internacionales (también nacionales en Austria). Es también cierto que la denominación IC ha perdido peso en países en donde los trenes convencionales o de todo tipo a velocidades máximas de hasta 200 km/h, han sido sustituidos por trenes de alta velocidad, especialmente Alemania e Italia, en donde aún con todo se mantienen los IC, pero predominan en muchos otros países como Suiza, Bélgica, Holanda, Austria, Eslovenia, Croacia, Hungría, Rumanía... como sinónimo de tren de calidad e incluso el de la máxima calidad.

Como se señalaba, hay variantes locales sobre la denominación IC con pronunciación inglesa. Es el caso del sistema francés de trenes de larga distancia, Intercités, de día o de noche; el de los portugueses Intercidades, el de los ferrocarriles daneses en donde además de numerosos IC existen los IClyn, con menor número de paradas o en los austriacos, los cuales añaden al nombre IC o EC las siglas de la compañía ÖBB lo que indica que el tren se compone de coches de esa compañía con unos estándares de calidad más exigentes.

España se había alejado de esta tradición y, en general, de la mayor parte de denominaciones

Intercity (IC) es una denominación, aunque relativamente reciente, de gran arraigo ferroviario. Su origen se remonta a los años sesenta y desde entonces la denominación se ha extendido por toda Europa. Con distintas variantes la denominación se mantiene en buena parte de Europa, incluso como mayoritaria en bastantes países. En España, el 17 de junio de 2012, cuatro años después de su desaparición con el último servicio Madrid-Hendaya, han renacido los Intercity.

clásicas ferroviarias particularmente en servicios de larga distancia, en favor de neologismos (Altaria, Alaris, Alvia...) o de otras palabras en principio ajenas al lenguaje ferroviario convencional (Arco, Diurno, Estrella). Referido a denominaciones clásicas, la de



Electrotren 444-501, con sus colores originales, estacionado en Tudela en un servicio IC Pamplona-Madrid, en diciembre de 1992.

FERNANDO PÉREZ OSTIZ



El último IC de la etapa anterior fue el Madrid-Hendaya, que terminó a finales de 2008. En la imagen el 448-026 en Alsasua, prestando el servicio IC 2020 Irún-Madrid.

ALFONSO MARCO

Intercity se encontraba en franca decadencia desde finales del milenio hasta su completa desaparición a finales de 2008, cuando fue suprimido el último servicio existente, Madrid-Hendaya.

Cuatro años después, desde el 17 de junio de 2012, ha renacido esta categoría con creciente empuje. En general se incorporaron entonces a la denominación Intercity servicios antes pertenecientes a la gama de Alvia y Media Distancia. Inicialmente formaban parte de los nuevos Intercity los servicios siguientes:

## ■ Servicios Intercity de septiembre de 2013

- Vigo-Oporto (Celta): 2 con material 592 CP; diurno en venta, IC en tarifa y documentación.
- Madrid-Segovia-León-Vigo: Serie 121.
- Madrid-Segovia-León: Serie 121.
- Madrid-Ávila-León: 2 servicios con material 449, 1 de ida procede de Alcázar.
- Madrid-Segovia-Ponferrada: Serie 121.
- Madrid-Segovia-Santander: Serie 121 (ida viernes y regreso domingo: V-D).
- Madrid-Segovia-Gijón: Serie 121 (V-D).
- Madrid-Ávila-Vitoria: Serie 449 (al regreso a Alcázar).
- Madrid-Ávila-Vitoria-Irún: 2 servicios con 449.
- Madrid-Pamplona: Serie 121 (V-D).
- Madrid-Gandía: Serie 121 (2 servicios en temporada).
- Madrid-Vinaroz: Serie 121 (V-D en temporada).
- Madrid-Gandía/Vinaroz: Serie 121 (V-D fuera de temporada).
- Madrid-Águilas: Serie 599 (en temporada).
- Madrid-Alcázar-Valencia: Rama Arco.
- Valencia-Albacete: 2 servicios con ramas Arco.
- Madrid-Almería: B10t 2200 (V-D y fechas punta).
- Madrid-Cádiz: Serie 121 (S-D en temporada y fechas punta).
- Madrid-Sevilla / Cádiz-Madrid: Serie 121 (V-D y fechas punta).
- Madrid-Ciudad Real-Alcázar de San Juan: Serie 449.
- Madrid-Cáceres-Badajoz: • Serie 599.
- Madrid-Mérida-Zafra-Huelva: Serie 598 (a Huelva V-S-D).
- Badajoz-Alcázar de San Juan: Serie 598.
- Zaragoza-Valencia: Serie 599, dos servicios.
- Zaragoza-Valencia-Cartagena: Serie 599.
- Barcelona-Pamplona: Serie 120 (1 día prolongado a Vitoria y 1 a Irún).
- Barcelona-Valladolid: Serie 120.
- Barcelona-Ponferrada: 120 (V-D en temporada)
- Barcelona-Valencia: Serie 121.
- Barcelona-Valencia Arco (ida V-D en Trenhotel de Granada en temporada).
- Valencia-Málaga: Serie 104 (temporada).
- Bilbao-Miranda: Serie 470 (V).
- Madrid-Vitoria: dos servicios antes Media Distancia, con material 449. Actualmente un servicio.
- Madrid-Vitoria-Irún: antes Media Distancia, con material 449. Actualmente dos servicios.
- Madrid-León: antes Media Distancia, con material 449.

## ■ Calendario de puesta en servicio

### • 15 de julio de 2012

Los anteriores Media Distancia en el corredor Huesca-Zaragoza-Valencia-Alicante-Murcia-Cartagena, con trenes 599 (tres servicios). Con sucesivos cambios hasta los actuales dos Zaragoza-Valencia y un Zaragoza-Valencia-Cartagena.

### • 12 de agosto de 2012

Se prolonga el IC Barcelona-Pamplona a Vitoria; viernes ida y domingos regreso. Con sucesivos cambios hasta el actual Barcelona-Pamplona, prolongado un día a la semana a Vitoria y otro a Irún.

### • 24 de septiembre de 2012

El anterior Alvia Madrid-Valencia por línea de alta velocidad hasta Albacete y después vía Játiva, pasa a atenderse con material 121 y a la categoría IC.

### • 2 de octubre de 2012

Fecha de remodelación de la red de media distancia de Extremadura: se incluyen en la categoría un servicio con material 599 Madrid-Badajoz, el Badajoz-Alcázar de San Juan y el Madrid-Zafra (Huelva en fin de semana) con trenes 598, material que se incorporaba por vez primera a la red IC (también fueron creados servicios IC Cáceres-Zafra de ida y Sevilla-Cáceres de regreso que serían renombrados en junio de 2013 Regional Exprés).

### • Desde verano de 2012

Se pusieron en marcha numerosos servicios especiales de circulación limitada a fechas o periodos estivales. En la categoría IC se encontraban los siguientes:

- Madrid-Águilas: con material Talgo serie 4 (a Águilas o Murcia según fechas) con dos clases pero comercializado sólo en turista.
- Madrid-Gandía/Alicante (Alicante sólo en el verano de 2012) y Madrid-Vinaroz. Trenes 449.

### • 22 de febrero de 2013

Barcelona-León (acoplado al Barcelona-Valladolid). Viernes ida y domingo regreso con trenes 121 (120 desde el 26 de junio). Desde el 4 de agosto prolongado a Ponferrada.

### • 27 de febrero de 2013

Se crea un refuerzo para el Talgo Madrid-Almería los fines de semana y otras fechas punta. Para ello se utiliza un coche B10t 2200, Arco, considerado comercialmente como IC.

### • 8 de marzo de 2013

Madrid-Ponferrada, con 120-050 viernes a la ida y domingos al regreso. Turista y turista+ (primer servicio con este material rodante).

### • 15 de marzo de 2013

- Madrid-Gijón, servicio directo, por la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y sin pasar por León. Ida viernes y regreso domingos, con trenes 120-050. Fue el primer servicio en ofrecer plazas en clase preferente. Desde el 2 de junio con material 121 y clase única.
- Madrid-Pamplona, servicio de ida los viernes y regreso los domingos con 121.
- Bilbao-Miranda, servicio de enlace con Alvia Madrid-Vitoria. Circula los viernes. Trenes 470.

### • Puentes de San José, Semana Santa y otras fechas punta de 2013:

- Valencia-Málaga con material serie 121 (desde junio 104). Primer servicio que circula íntegramente por líneas de alta velocidad.
- Valencia-Sevilla con trenes 121, en fechas punta sólo hasta el verano de 2013.

### • 10 de abril de 2013

Madrid-Santander, con 120-050 viernes a la ida y domingos al regreso, acoplado al Madrid-Ponferrada. Desde el 24 de junio con trenes 121.

### • 30 de abril de 2013

Vuelve a circular en fechas punta el IC Madrid-Águilas, sustituyéndose el Talgo por trenes 599.

### • 16 de mayo de 2013

El Alaris Córdoba-Málaga pasa a denominarse IC, con plazas de turista y turista plus.

### • 2 de junio de 2013

- IC Madrid-Vigo pasa a atenderse con trenes 121 y a

- Madrid-León-Vigo: unificación de servicios parciales de media distancia, con material 449.
- Barcelona-Pamplona: antes Alvia con material 120/121, pasando de tetra semanal a diario.
- Barcelona-Valladolid: antes Media Distancia Zaragoza-Salamanca, con material 599, sustituido por material 121 en un nuevo recorrido Barcelona-Valladolid.

## ■ Calidad a precio asequible

Estos nuevos servicios tienen en común el hecho de prestarse con material rodante de calidad, independientemente de su anterior adscripción a media o larga distancia. Con ellos se quiere ofrecer un

servicio de calidad a un precio asequible; semejante a los máximos de media distancia e inferior y en el escalón más bajo de larga distancia a los Arco y Talgo. En esta primera etapa se trata de trenes sin cafetería y clase única, que utilizan tanto líneas convencionales como de alta velocidad y, como característica cada vez más extendida, en servicios que combinan el uso de ambos tipos de líneas.

Dado el buen resultado del concepto, la renacida red Intercity se expande rápidamente en un proceso de creación o transformación de nuevos servicios Intercity que continúa.

Actualmente los servicios Intercity cubiertos recorren prácticamente toda la red, en recorridos tanto electrificados como no; en líneas de alta velo-

circular por línea de alta velocidad entre Madrid y Valladolid.

- El Alvia Madrid-Segovia-León pasa a IC con material 121, dejando los 120-050.
- Se reestructuran los servicios MD en los corredores Alcázar de San Juan-Madrid y Madrid-Vitoria/León, pasando a ser los anteriores Media Distancia a la categoría IC, con el mismo material 449, incluyendo nuevos servicios fusionados Alcázar-Madrid-León a la ida y Vitoria-Madrid-Alcázar al regreso.

#### • 23 de junio de 2013

- Se suprime el IC Málaga-Córdoba.
- Barcelona-Valencia con material 449, cuatro días semanales durante limitado al periodo estival (hasta el 23 de septiembre)
- Un segundo IC Barcelona-Valencia semanal o en fechas punta con material Talgo serie 6 (en ocasiones 490)
- El Alaris Barcelona-Alicante pasa a IC con material Talgo serie 6

#### • 24 de junio de 2013

El servicio Madrid-Ponferrada pasa de semanal a diario, con denominación IC y material 121 y los viernes a la ida y domingos al regreso, otro servicio acoplado con un Madrid-Santander, también con material 121 (sustituyendo en los dos casos a los 120-050)

#### • 26 de junio de 2013

En el IC Valladolid-Barcelona se sustituye el material 121 por 120, con plazas turista y turista +.

#### • 28 de junio de 2013

- Nuevo servicio Alicante-Barcelona semanal, viernes ida y domingo vuelta, sin pasar por Valencia. Material Arco, con plazas turista y turista +.
- Refuerzo de coches Arco en servicio IC entre Barcelona y Valencia, encaminados en el Trenhotel Barcelona-Granada.

#### • 2 de julio de 2013

Nuevos servicios (2) Celta Vigo-Oporto, denominados en

venta Diurno, pero con tarifa IC y denominados IC en algunas fuentes.

#### • 1 de agosto de 2013

- Madrid-Cádiz con material rodante 121 semanalmente en agosto y septiembre.
- El IC Madrid-Játiva-Cuenca-Madrid fue sustituido por un Alaris vía Alcázar de San Juan.

#### • 2 de agosto de 2013

Nuevo servicio estival Barcelona-Ponferrada, prolongación del preexistente Barcelona-León con salida los viernes de ida y regreso los domingos. Material 120 acoplado a la ida al IC Barcelona-Valladolid entre Barcelona y Burgos. Plazas de turista y turista plus.

#### • 13 de agosto de 2013

Definitiva desaparición de la categoría Alaris y de los trenes 490 con que se prestaban esos servicios. Los servicios prestados con este material rodante pasan a prestarse con otros vehículos y categorías (MD Sevilla-Huelva y Cádiz y trenes 598 o 449) o IC en los corredores del Mediterráneo y Madrid-Alcázar de San Juan-Valencia.

Así, el hasta entonces Alaris Barcelona-Alicante se sustituyó por material rodante Talgo serie 6 (con turista y preferente); el Barcelona-Valencia por material 121; el Madrid-Alcázar-Valencia y los dos Albacete-Valencia por una rama Arco de tres coches con plazas turista y turista + (algunos días también se han utilizado un coche 10000, dos Arco, o trenes 121, 449 y 599).

#### • 28 de agosto de 2013

El IC Barcelona-Alicante es recalificado como Talgo.

#### • 15 de septiembre de 2013

Los trenes estivales de Madrid a Gandía y Vinaroz pasan a un nuevo régimen de circulación fuera de temporada. Circulan acoplados entre Valencia y Madrid, ida el viernes desde Madrid y regreso el domingo. Material 121.

#### • 20 de septiembre de 2013

A la ida el viernes Madrid-Sevilla y al regreso el domingo Cádiz-Madrid. Material 121. Sólo en fechas punta.

Doble composición de trenes 121, 08 y 11, en un servicio Avant Madrid-Valladolid en 2009, estacionado en Chamartín. Los 121, por su versatilidad son la espina dorsal de los nuevos Intercity.



Unidad 598-020 estacionada en Huelva para prestar el IC 13043 Huelva-Zafra-Madrid. Junto a este tren, otro 598 llegado en un Media Distancia Sevilla-Huelva.

ALFONSO MARCO



ciudad o convencionales o mezclando recorridos en ambos tipos de líneas; con un amplio rango de tipos de velocidad, desde 120 a 250 km/h. En general sus recorridos son de larga distancia, superando generalmente casi todos los recorridos de origen a destino los 400 kilómetros. Es destacable la importancia numérica que en estos servicios tienen los destinados a tráfico de fin de semana y temporada alta, aunque también hay servicios de tipo regional, caso particularmente señalado el del Bilbao-Miranda o, en el caso de varios Intercity de larga distancia, con tarifas diferenciadas según trayectos, entre las que las hay para tráfico puramente regional, por ejemplo en el IC Barcelona-Pamplona que ofrece servicio regional entre Zaragoza y Pamplona o en el IC Barcelona-Valladolid que es también servicio Avant entre Barcelona y Lérida, entre otros muchos ejemplos.

Generalmente ofrecen clase única, en algún caso dos tipos de acomodación: turista y turista + en estos casos. En general no ofrecen servicios

de cafetería (suelen ofrecer productos en máquinas vending) ni video ni otro tipo de prestaciones.

En común tienen todos los Intercity el ser prestados con material rodante moderno o muy moderno (con la excepción de las 470 en el semanal Bilbao-Miranda y los 592 de CP en el peculiar servicio Celta Vigo-Oporto), en servicios en los que tiene un peso predominante el tráfico entre ciudades medianas o grandes, aunque también hay un componente reseñable de tráfico puramente regional en distancias más o menos cortas.

Para ellos se ha creado una gama tarifaria baja, lo que hace que sean servicios populares y apreciados.

Actualmente los servicios Intercity se prestan con trenes autopropulsados diesel 592 (el peculiar servicio citado), 598 y 599; eléctricos 470 (el también peculiar Bilbao-Miranda) 449, 120 y 121 y ramas remolcadas de coches Arco. ■

ALFONSO MARCO

Tren 599-016 en el servicio 18511 Huesca-Zaragoza-Valencia.

ALFONSO MARCO

