

El "Al Andalus", remolcado con vapor (una "Mikado"), circula entre Madrid y Aranjuez.

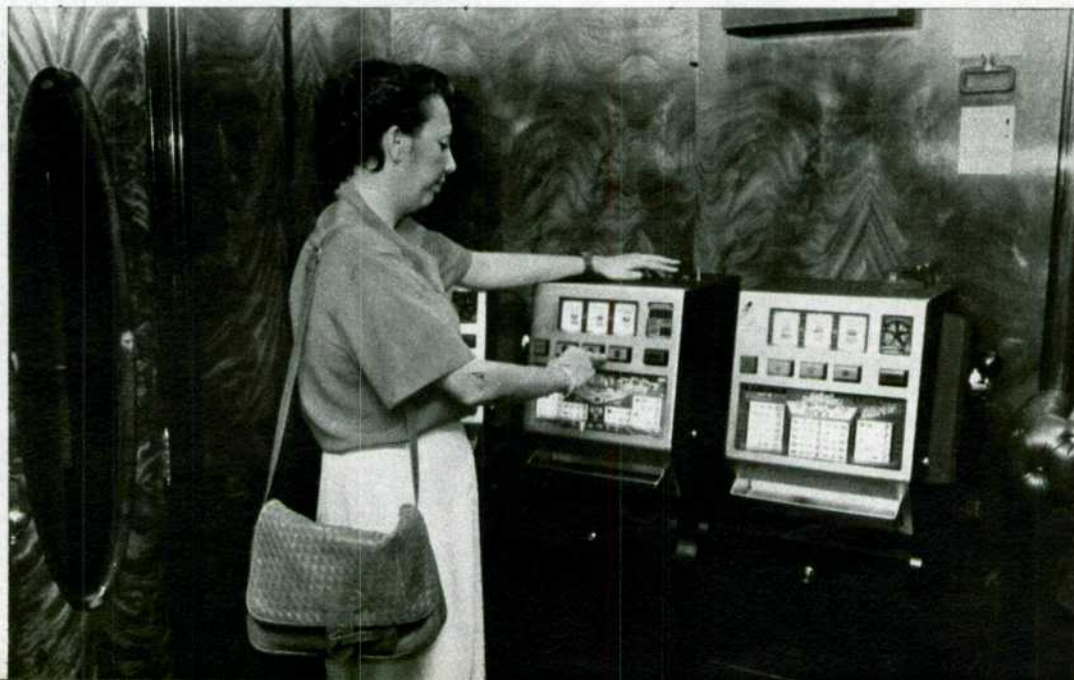
*A partir de septiembre viajará regularmente
entre Madrid y Andalucía*

“Al Andalus Expreso”, un hotel de cinco estrellas sobre raíles de RENFE

A las 10.30 del 9 de julio se puso, por primera vez, en marcha el "Al Andalus Expreso", tren hotel con categoría de cinco estrellas, que tiene sus predecesores en el Orient Express de ancho de vía europeo y el Transcantábrico de vía estrecha de FEVE (ver "V. L.", 256).

En la sala de autoridades de la estación de Atocha, el presidente de RENFE, Ramón Boixadós, y los responsables de la presentación del tren, daban la bienvenida a los invitados.

Al salir al andén de la vía 6, la primera sensación fue de sorpresa ante la majestuosidad de la composición de once coches, pintados en colores marrón y



Entre otros pasatiempos, el expreso lleva dentro una batería de juegos electrónicos; para probar suerte.

● *En él se conjugan el más exquisito gusto de los trenes suntuarios con el confort actual y la atención al esparcimiento del viajero.*

● *Su recorrido por importantes ciudades andaluzas permite disfrutar de los atractivos turísticos de cada zona.*

● *La nueva sociedad Fetursa tiene encomendada la explotación de este Orient Express meridional.*

beige en franjas homogéneas de cabeza a cola. En los costados, el anagrama compuesto por el nombre "Al Andalus", sobre el fondo naranja de un abanico abierto.

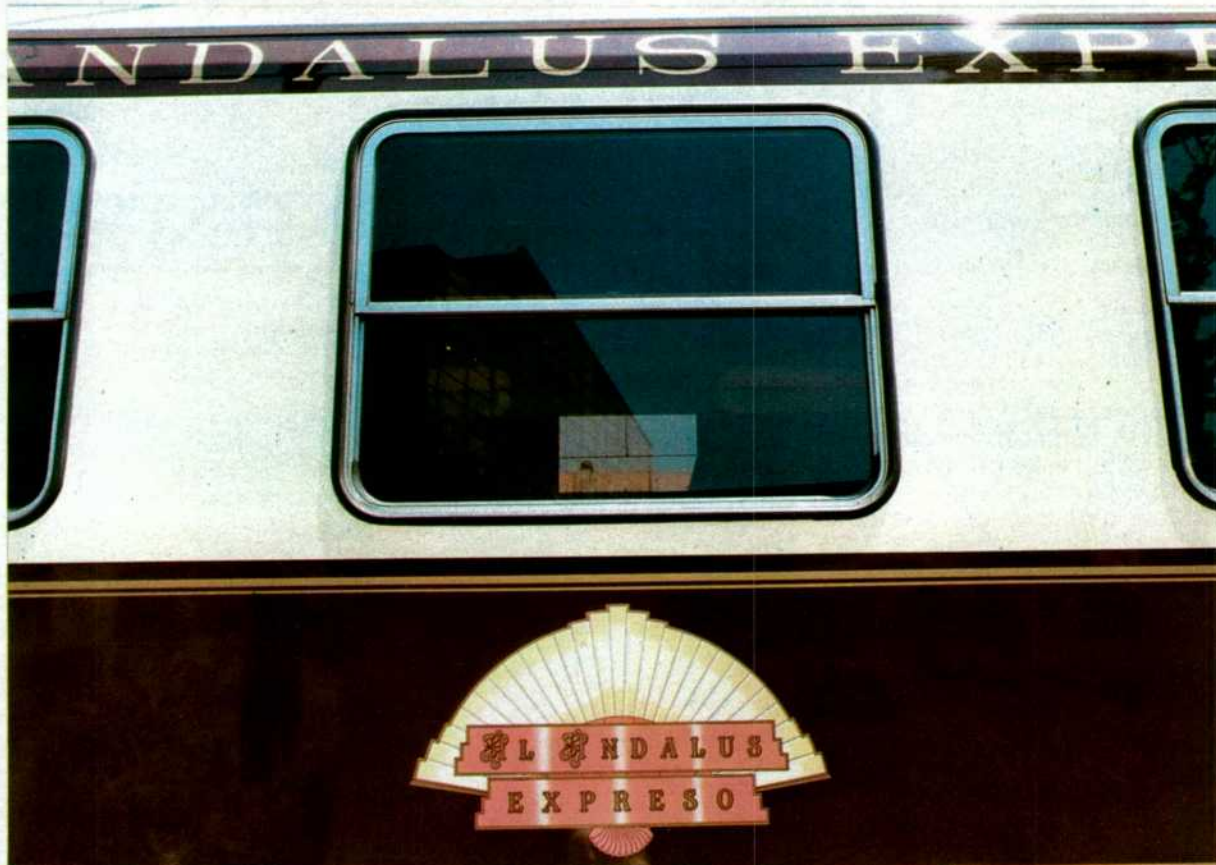
La primera reacción tras esos primeros momentos de asombro fue averiguar el origen de aquel material. En cabeza de la composición, la locomotora "Mikado" del Museo Nacional Ferroviario 241F-2111, que por primera vez no era para los viajeros el principal centro de atracción, como ocurre cuando lleva el "Tren de la Fresa" o participa en actos conmemorativos.

Inicialmente, la formación del tren tuvo que ajustarse en cuanto al orden de colocación de los coches, a la circunstancia de que la locomotora de vapor daría freno por vacío, y tanto el furgón generador DD 9455 como el literas BBL 9603, por ser de la última generación de material de RENFE, sólo tienen freno de aire comprimido. Para poder incorporarlos a este tren, se les ha dotado de la correspondiente tubería de paso, debiendo circular intercalados entre dos vehículos dotados de freno de vacío. Esto explica que inmediatamente detrás de la locomotora fuera el coche- duchas DD 8136, luego los dos coches reseñados y a continuación los tres coches-salón restaurados, denominados *Giralda*, *Medina Azzahara* y *Alhambra*. Tras éstos, cuatro coches-cama climatizados tipo YF, con la novedad de llevar WC sin descarga directa sobre la vía, dado que el tren permanecerá muchas horas detenido en las estaciones durante las noches del tour ferroviario.

Finalmente, en cola, el otro coche- duchas DD 8184, tras el cual pasarían en Aranjuez los dos coches que ahora iban en cabeza, de forma que todas las duchas fueran juntas y el último vehículo sea el de literas, para el personal de servicio, cuando las locomotoras eléctrica o Diesel dan el freno de aire.



Primorosos apliques, cristal y marquetería dan magnificencia al viaje. Aquí, el periodista Joaquín Merino, "solo ante el peligro", juega a las cartas con dos encantadoras pasajeras.



El sello de marca del tren más lujoso del ferrocarril español.



Confortable, acogedor salón de estar. Al fondo, el organista pone el ambiente musical. Arriba, a la derecha, pantalla para el video.

Magníficos coches-restaurante restaurados

Subimos al tren un minuto antes de ponerse en marcha y durante el recorrido hasta Aranjuez admiramos la magnífica restauración llevada a cabo en los talleres de Ateinsa, en Villaverde, para convertir los tres antiguos coches-restaurante de 1923 en magníficos salones en los que acertadamente se ha conjugado su clasicismo con el confort actual del aire acondicionado, iluminación y megafonía. Su rodadura también ha mejorado al dotarles de los bogies tipo Pennsylvania de los coches-litera del "Puerta del Sol", sustituidos a su vez por otros del tipo GC para más altas velocidades.

El buen gusto ha dominado el trabajo y esto se refleja tanto en la marquetería de los paramentos como en las mesas de juego. Las barras de bar o las cortinas de las ventanillas. Lo mismo podemos decir de tulipas o pantallas y hasta del acomplamiento de las máquinas tragaperras y equipo de alta fidelidad en un ambiente clásico tan refinado.

Ya desde el primer momento, el salón Giralda, por ser el pub-

dancing, es el que registra mayor animación por la concentración de viajeros. Al lado de la pista de baile se ha situado un órgano electrónico, que amenizará principalmente la sobremesa y las primeras horas de la tarde. Luego, a otras horas más "marchosas", tras la cena, serían las cintas con música moderna las que se dejarían oír por los baffles con mayor capacidad para elevar el nivel de decibelios.

A la hora prevista, las 11.33, el tren era recibido en el andén principal de la estación de Aranjuez a los acordes de una banda de música.

Las visitas turísticas forman parte muy importante del circuito ferroviario del "Al Andalus", por lo que la visita al palacio de Aranjuez y a la Casita del Labrador, así como un paseo en motora por el Tajo, se han incluido en el programa de actividades a desarrollar antes del almuerzo.

Remolcados por la locomotora eléctrica 269.222, se reanudó el viaje a las 15.40. Sobre la mancha caía un sol de justicia y, aunque el aire acondicionado funcionaba magníficamente, tras la siesta de unos, la tertulia de otros, el juego de cartas o la película en video, los viajeros se

SI TE ATACAN...



fueron encaminando a las duchas. Fue el gran descubrimiento del viaje, ya que la organización lo había previsto de la forma más cómoda. En las cabinas de cama se había asignado un albornoz para cada ocupante, de forma que, despojados de ropas y en zapatillas, se pudieran desplazar a los coches-ducha. Estos se han adaptado de forma que el acceso a las cabinas se consigue a través de un pasillo lateral en suave diente de sierra, para facilitar el cruce de personas. Si todas las cabinas están ocupadas, en un extremo hay un salón dotado de confortables butacas, donde se hace la espera. En un cuadro de control se refleja inmediatamente la cabina que queda libre, así como el nivel de agua disponible y la temperatura. En total, veinte son las duchas.

Dentro de cada cabina hay dos habitáculos separados por una mampara de cristal. En el opuesto al pasillo hay un lavabo y la ducha propiamente dicha, con mando mezclador de agua caliente y fría. En la alcachofa se puede modificar el flujo de agua al gusto de cada cual.

En el habitáculo próximo a la puerta de salida hay un banco con dotación de toallas para facilitar la operación de secado y calzado del viajero. El suelo está constituido por una rejilla continua de madera que facilita la evacuación del agua y jabón, ofreciendo siempre un aspecto limpio y a la vez seguro, para mantenerse en pie sin resbalar.

Además de la iluminación de techo y, sobre el espejo del lavabo, hay toma de corriente para afeitadora eléctrica y calefacción por tubo de infrarrojo, regulable a voluntad.

Caluroso recibimiento en Córdoba

A las 21.45 nos estacionábamos en Córdoba, en el andén principal repleto de público. Señoritas ataviadas en traje de flamenca subieron ofreciendo claveles y simpatía. A continuación, el vino de la tierra pasó por la venencia del barril a las copas de cuantos se acercaron a degustar los caldos Montilla-Moriles.

Durante hora y media, el tren permaneció abierto a la contemplación de los cordobeses, mientras los periodistas eran recibidos por el vicepresidente de la Diputación en el palacio de la Merced, en cuyo Patio del Reloj fueron obsequiados con un buffet antes de trasladarse a una ca-



A partir de Aranjuez, "Al Andalus" con tracción eléctrica.



Cualquier momento, cualquier edad son buenos para marcar unos pasos de baile: "dancing" en el expreso.

sa típica, donde el Ayuntamiento ofreció un cuadro flamenco. En las primeras horas de la madrugada, el tren fue llevado a la estación de El Higuero, primera de la línea Córdoba-Sevilla, donde estaba prevista la pernoctación, ya que el ruido y el intenso tráfico nocturno de la estación de Córdoba lo hacían inviable. A las siete de la mañana se regresó para salir en autobús a las nueve, camino de la Mezquita y el alcázar de los Reyes cristianos.

Definitivamente se abandonó Córdoba a las once de la mañana. Viaje sosegado por el valle del Guadalquivir, entre campos de maíz y de girasoles, mientras se tomaba el aperitivo en los distintos salones, al diversificar los viajeros sus preferencias, ya fuera leyendo la prensa en el salón Alhambra, jugando a las cartas

en el Medina Azzahara o deleitándose con la música en el "pub" Giralda.

Embrujo de la noche sevillana

A la una de la tarde, el "Al Andalus" se estacionaba en la vía 4 de la estación sevillana de plaza de Armas, donde el director de la 3.ª Zona, señor Villaronte, y los jefes de los distintos servicios daban la bienvenida.

También el consejero de Turismo y Transportes de la Junta de Andalucía quiso estar presente en la estación, aunque las palabras de bienvenida a la capital de Andalucía las pronunciara en la Real Venta de Antequera, donde, tras pasarse un video sobre Andalucía, se sirvió el almuerzo.

La jornada terminó con la visita nocturna a los Reales Alcázares, acompañados de su mantenedor, el arquitecto Rafael Manzano, que deleitó a los presentes con sus documentadas explicaciones.

Hasta las 8.10, que se reanudaba la andadura hacia Jerez, había tiempo de asomarse a los patios mil veces reproducidos en los folletos turísticos, ver de cerca la famosa cruz de cerrajería o percibir el embrujo de la plaza de Doña Elvira, arrullados por el murmullo de su fuente central y alguno que otro toque de guitarra.

Después de esta noche se descubrió otra gran ventaja del "Al Andalus", y es que, aunque saliera temprano, no había prisa por levantarse. Los desayunos serían servidos durante el desplazamiento hasta Jerez y aun en su estación, todavía hubo un cuarto de hora para tomar el último café antes de salir en autobús para ver el Museo de Relojes y asistir al espectáculo "Cómo bailan los caballos andaluces", que tan magistralmente dirige y atiende Alvaro Domecq.

Con el vino de Jerez...

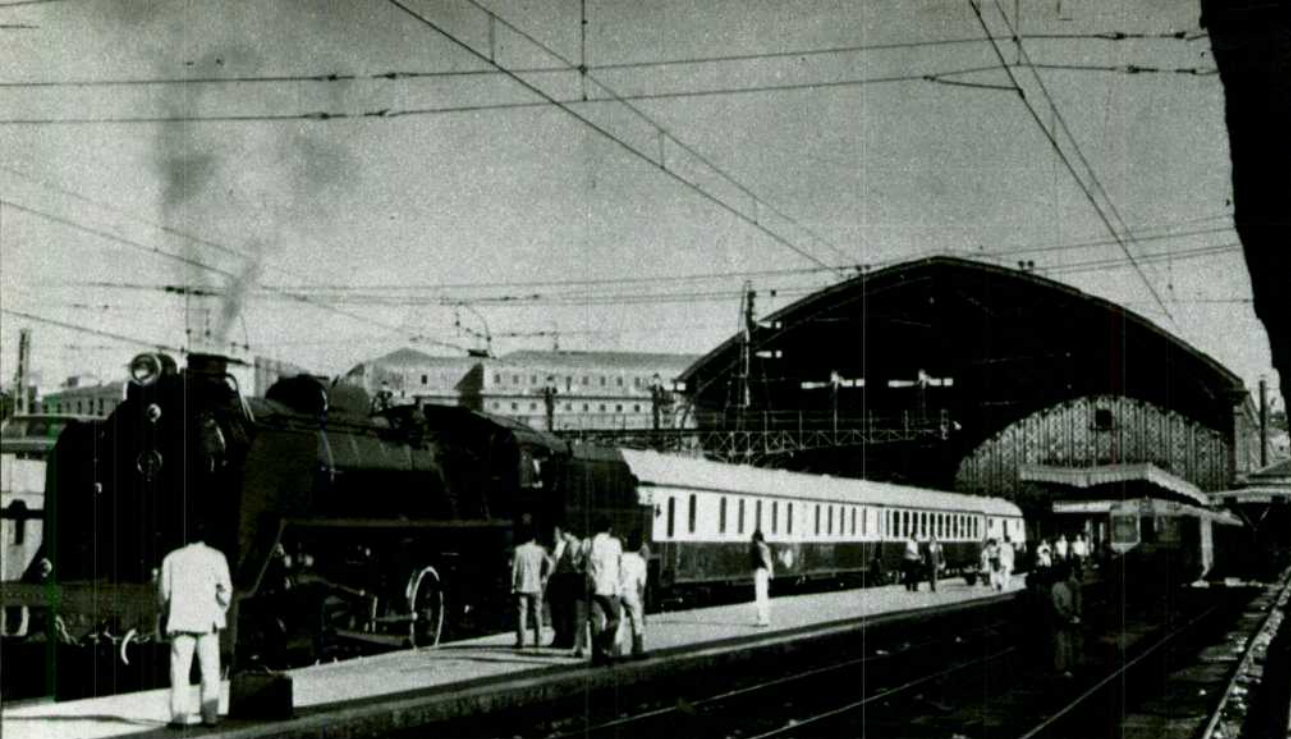
De los caballos al Museo del Vino y de éste a la finca de reses bravas "Los Alburejos", se desarrolló el programa de la inolvidable jornada jerezana. En la finca de Alvaro Domecq se tuvo la oportunidad, después de comer, de asistir a la tiente de una becerra, uno de los ritos más serios del quehacer de un ganadero.

Alvaro Domecq, hijo, dejó los caballos y Alvaro Domecq, padre, a instancias de los periodistas, tomó la palabra para hablar del toro y los caballos, con su profundo conocimiento y experiencia.

Antes de que la tarde comenzara a caer se regresó al tren a descansar unas horas antes de acudir al último acto programado: la visita a las bodegas de González Byass.

La cena se sirvió esta vez en una bodega. La de los Apóstoles, presidida por doce botas gigantes, que aún eran más pequeñas que la central, denominada "Jesucristo". Después, espectáculo flamenco en la bodega de Recepción hasta la hora de regreso a Madrid del "Al Andalus Expreso".

Pero la animación había alcanzado su cénit, y la fiesta continuó en el coche pub-discoteca del tren, que se había engalanado con guirnalda, globos y serpentinas para la noche de despedida. Cuando la marcha del tren y de los viajeros iba a "tope", 100 km/h. para el primero y muchos vatios luz para los se-



El tren va a salir rumbo a Aranjuez. Atocha, reviviendo partidas de esplendor.

gundos, se llegó a Sevilla, donde se improvisó en la estación de San Bernardo el bautizo del tren, estrellando el director de Ferrocarriles Turísticos (FETUR-

SA), señor Rovira, y la delegada regional de Viajes Marsans, Margaret de Arcos, sendas botellas de champán contra los topes de la locomotora, entre los

aplausos de los asistentes y la sorpresa de los ferroviarios allí de servicio.

El "Al Andalus" rindió viaje en Madrid-Atocha en la mañana del

viernes, volviendo a hacer el mismo recorrido a la semana siguiente, esta vez con periodistas extranjeros. Posteriormente, y dentro del mes de julio, el tren ha sido presentado en Madrid y Barcelona, estando previsto llevarlo a Fuengirola en la última decena de agosto. En septiembre visitará Valencia, Zaragoza, Bilbao, Oviedo y Santiago, antes de iniciar en la segunda quincena su explotación comercial.

Auguramos un gran éxito a la nueva sociedad Ferrocarriles Turísticos, S. A. (FETURSA), en la que participan, además de RENFE, FEVE y viajes Marsans —que comercializará el servicio en el extranjero—, algunas empresas hoteleras de gran prestigio. FETURSA se ocupará también de la gestión del "Transcantábrico". **MIGUEL CANO LOPEZ LUZZATTI. Reportaje gráfico: MAN.**

El tren, impulsor turístico de las comarcas catalanas del Pallars

La promoción de los centros de recreo en zonas de montaña y la continuidad de la línea férrea de Lérida a la Poblada de Segur para dar a conocer determinados lugares del Pirineo leridano —hasta ahora poco visitados—, son las razones por las que el denominado "tren turístico" recorrió las comarcas leridanas del Pallars los días 18 y 19 de junio.

El tren salió de Lérida y recorrió la línea hasta la Poblada de Segur, enclavada en el corazón del Pallars Jussà y que abre el camino hacia el Pallars Sobirà y Sort, su capital, con el Pont de Suert y la Vall del Boí como núcleos más importantes, tanto por su potencialidad en los deportes de invierno —se ha proyectado una estación de esquí a terminar a corto plazo— como en el aspecto artístico —gracias a su riqueza en monumentos románicos— y ecológico —con el parque de Aigüestortes, verdadera maravilla de la flora y la fauna pirenaica—. Pero también el tren y las carreteras tuvieron en cuenta el estómago de los viajeros, deleitándoles con la rica cocina pallaresa. Una cocina que no está potenciada turísticamente debido al aislamiento comuni-

cacional de la zona, que sólo cuenta con la línea férrea Lérida-La Poblada de Segur y de carreteras comarcales para su promoción.

La promoción del turismo de montaña y de los lugares atractivos para practicar el deporte invernal pasa por el incremento de visitantes por estas zonas, que se ven relegadas a ser lugares de paso, mientras el vecino valle de Arán es el centro de la atención de los turistas, debido tanto a su belleza natural como a la promoción de las agencias de viajes.

Un centenar de operadores turísticos; el conseller de Política Territorial y Obras Públicas, Xavier Bigatà; el conseller de Comercio y Turismo, Francesc Sanuy, y el presidente de RENFE, Ramón Boixadós, entre otras personalidades, fueron los pasajeros de este "tren turístico".

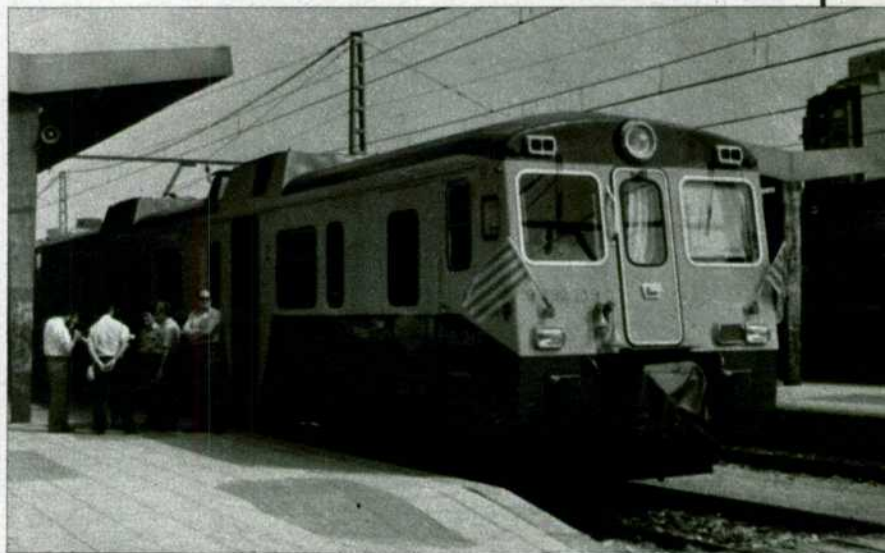
En un momento del viaje, el presidente de RENFE, Ramón Boixadós, se refirió al futuro del trazado de Lérida a la Poblada de Segur: "RENFE cumplirá el compromiso de calidad y servicio que adquirió en su día con la firma del convenio, y que las personas de los pueblos de esta línea son los que tienen que uti-

lizar el ferrocarril, es decir, potenciar al máximo el ferrocarril y no sólo reivindicarlo".

La línea férrea de Lérida a la Poblada de Segur fue considerada altamente deficitaria por el Consejo de Ministros del 30 de septiembre de 1984. A principios de este año, RENFE, Generalitat de Cataluña y Diputación de Lérida firmaron un convenio por el que se garantizaba la continuidad del trazado al menos durante un

año, subvencionando el déficit las tres instituciones firmantes. Si la línea se consideraba rentable, cabía la posibilidad de prorrogar el acuerdo.

El inigualable enclave de las comarcas leridanas ha recibido la visita de un ferrocarril promotor, con el mensaje de dar a conocer un paisaje y su aprovechamiento, fomentando de esta manera la comunicación y el turismo.—**L. SERRANO.**



El "tren turístico", poco antes de partir, en la estación de Lérida.

Trenes Turísticos

DIEZ AÑOS DE AL ANDALUS EXPRESO

Un escaparate de lujo para la cultura

El Al Andalus nació en 1985 con vocación de convertirse en el tren turístico español por excelencia y lo ha conseguido. Desde entonces, temporada tras temporada ha servido para transmitir, a turistas extranjeros o nacionales, las excelencias del país de una forma muy poco habitual. Y aunque, como su nombre indica, su territorio preferido es el sur de España, el Al Andalus ha trascendido esas fronteras geográficas para acercar un estilo de viaje distinto por toda la Península Ibérica. Por trascender ha traspasado las barreras temporales: una cuidadosa restauración, que ha incorporado los últimos detalles del presente, permite viajar en el entorno de los años 30 que vieron concebir la mayoría de los coches de este tren.

Su clientela está compuesta, fundamentalmente, por turistas especiales que tienen el dinero suficiente para pagarse el viaje y, sobre todo, las ansias de realizar un trayecto con un fuerte componente cultural. Porque si otros trenes turísticos del mundo exhiben como estandarte la belleza de los paisajes, el Al Andalus explota de una forma armoniosa con lo comercial la riqueza cultural española. Quien desee llegar lo antes posible a una playa atestada de gente para achicharrarse bajo una capa de ozono cada vez más débil, que lo olvide.

Al Al Andalus se viene para disfrutar de obras del hombre, que tienen siglos de antigüedad, que han forjado su carácter con el paso del tiempo y la sucesión de hechos a su alrededor. Al Al Andalus se viene para paladear con serenidad de esa historia rica en hechos y culturas que caracteriza a España. Todo el Al Andalus está pensado para ese deleite exquisito: desde la marquetería que decora el interior de los vagones, al vino que se sirve en el coche restaurante o los espectáculos que se contemplan en el coche salón. No hay prisas que valgan cuando se disfruta.

Los clientes del Al Andalus tienen donde elegir. El circuito de Andalucía,



El Al Andalus serpentea de ciudad en ciudad

No es el más antiguo pero sí el más exquisito. En diez años, el Al Andalus ha cumplido las metas con que se ideó: es uno de los trenes más lujosos del mundo, sirve de escaparate para mostrar las excelencias culturales de España y es un producto prestigioso para Renfe, la empresa que lo crea, e Iberrail, el operador que lo explota.

uno de los más frecuentados pero no el único, dura cuatro días y tres noches. El viaje empieza el lunes en Sevilla, en la estación de Santa Justa. Se come a bordo y se parte hacia Córdoba, la primera ciudad del recorrido.

De esta ciudad se visitan los lugares más propios: la mezquita, el barrio judío... Por la tarde se regresa al tren, donde se cena mientras el tren parte ha-

cia Granada. En la mañana del segundo día se desayuna a bordo para después visitar la Alhambra y los jardines del Generalife. Se regresa a bordo para comer y la tarde está libre para pasear por la ciudad. De nuevo se cena en el tren. Se inicia el viaje hacia Ronda.

El miércoles se visita la antigua Ronda (la Casa del Marqués de Salvatierra, los acantilados, la catedral y la plaza de toros). De Ronda se salta a Jerez de la Frontera y se sirve la comida a bordo. En Jerez es obligada la visita a las bodegas y una degustación de los vinos de la tierra. Por primera vez se cena fuera del tren, pero en un lugar privilegiado: una finca desde la que se divisan los campos de vides de la campiña. Nuevamente se hace noche en el tren aunque en esta ocasión descansa en la estación jerezana. Al día siguiente se visita y contempla el espectáculo de la Real Escuela Ecuestre de Caballos Andaluces.

La comida se realiza a bordo mien-

Trenes Turísticos

tras el tren marcha hacia Sevilla. Si se desea se puede prolongar el viaje un día más, durante el que se traslada al viajero a la Hacienda de Benazuza donde se contempla la actuación de un grupo rociero. Se cena y duerme en la misma Hacienda. Al día siguiente se desayuna en el hotel y se visita Sevilla (el Alcázar, la catedral, el barrio de Santa Cruz, la Plaza de España...), se come a base de tapas en un restaurante y se traslada a los viajeros a Santa Justa.

Además de este circuito típico, el tren se puede alquilar al completo para



El lujo y la exquisitez, normas en el tren.

ir a cualquier punto de España y Portugal (queda excluido, por supuesto, la red de vías estrechas y la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla). Se puede alquilar para un desayuno, una comida, una cena, un día completo o varios días. Los precios del circuito charter incluyen: kilómetros recorridos del itinerario, personal de restauración, personal de limpieza, azafatas, músico, agua mineral y café en las comidas contratadas a bordo.

Alguno de los circuitos posibles son: Sevilla-Jerez-Sevilla (un día); Madrid-Toledo-Madrid (un día); Sevilla-Córdoba-Granada-Sevilla (tres días y dos noches); Madrid-Córdoba-Sevilla-Córdoba-Madrid (tres días y dos noches); Madrid-Granada-Málaga (tres días y dos noches); Madrid-Granada (dos días y una noche); Barcelona-Logroño-San Sebastián (tres días y dos noches); Barcelona-Zaragoza-Pamplona-Burgos-Palencia-Orense-Santiago de Compostela (cuatro días y tres noches). □

Tiempo para lo exquisito

Para dar servicio a los clientes, el tren está perfectamente equipado. Se tomó como modelo el exclusivo Oriente Express, paradigma de los trenes de lujo, aunque por supuesto, respetando la idiosincrasia española. El Al Andalus se compone de 14 coches: dos coches restaurante (Alhambra y Gibralfaro), una coche salón y de juegos (Medina Azahara), un coche bar (Giralda), cinco coches cama, dos coches ducha, un coche cocina y un furgón generador y máquina.

El coche recreativo Azahara es un modelo WR-3562, construido por la Naval en Bilbao en 1930. Su función original era la de coche restaurante y desempeñó esa función en los trenes de mayor alcurnia. En 1985 fue reconstruido y restaurado con todo lujo de materiales para el Al Andalus. Su último cambio de importancia fue en 1988 cuando se le instalaron bogies G.C.

El coche restaurante Alhambra, modelo WR-3579, fue construido en 1929 en Charantaises (Francia) y llegó a España en 1941. En 1985 fue reconstruido para el Al Andalus y en 1988 sufrió una remodelación interna así como la sustitución de los bogies Pensilvania por los G.C.

El Gibralfaro, modelo WR-3395, fue construido en Gran Bretaña por la firma Metropolitan en 1929. Inmediatamente después fue incorporado a la red ferroviaria española. Entre 1985 y 1988 fue sometido a las mismas transformaciones que el Alhambra.

El Giralda, modelo WR-3582, es un viejo coche restaurante de Wagons-Lits construido en Francia en 1928

para los trenes de lujo. En 1941 llega a España y es reconstruido en 1985 para el Al Andalus, modificando decoración interior y exterior, una nueva distribución y, desde 1988, nuevos bogies G.C.

Los cinco coches cama, fueron construidos para trenes de lujo en Francia en 1929. Fueron utilizados por el rey de Inglaterra en sus viajes desde Calais hasta la Costa Azul. La decoración es del tipo belle époque y las dos suites de cada coche tiene duchas incorporadas, lavabo con baño propio y dos camas que durante el día se transforman en sofá y dejan espacio para una mesa y silla. Las cabinas dobles se pueden unir para crear un compartimento de lujo. Así, una de las cabinas puede ser utilizada como sala de estar y los dos pasajeros duermen en la otra cabina. Como cabinas dobles, disponen de un lavabo y de dos camas superpuestas.

Las duchas de los dos coches específicos, son de tipo individual, con antesala a modo de camarín, con agua caliente y fría a discreción. La capacidad máxima del tren es de 80 plazas, aunque puede cambiar en función del tipo de acomodación elegido ya que la cabina doble lujo se compone de dos dobles comunicadas. La capacidad máxima de los dos coches restaurante en un solo turno es de 110 personas. El tren cuenta con: corriente de 220 voltios; agua caliente y fría a discreción; aire acondicionado; calefacción; velocidad media de 100 km/h, que gracias a los bogies Gran Confort puede aumentar hasta los 160 km/h; furgón generador; y tracción por locomotora diesel. □



EXPOSICION EN TREN SOBRE IBEROAMERICA POR EXTREMADURA Y ANDALUCIA

EL día 30 de septiembre partirá de Madrid-Chamartín, camino de Plasencia —su primera recalada—, la exposición "Iberoamérica en Tren" que, patrocinada por el Instituto de Cooperación Iberoamericana (Comisión Nacional del Quinto Centenario del Descubrimiento de América), con el apoyo de las representaciones diplomáticas de Iberoamérica en nuestro país, de la Junta de Extremadura, Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos de Extremadura y Andalucía, presenta una visión de la cultura de los países hermanos en estaciones RENFE de aquellas regiones más vinculadas a la empresa histórica del

descubrimiento del nuevo mundo.

La muestra itinerante consta de información gráfica (textos, mapas, fotografías), artesanía, exposición de libros y proyección de películas de temas iberoamericanos en el coche-cine que forma parte del convoy, compuesto por seis vagones, cuya gestión ferroviaria corre a cargo de COMFERSA.

La última de las paradas de "Iberoamérica en Tren" es Puente Genil (Córdoba), los días 29 y 30 de octubre. Previamente recorrió las ciudades siguientes: Navalmoral de la Mata, Cáceres, Mérida, Badajoz, Almendralejo, Zafra, Huelva, Utrera, Puerto de Santa María, Cádiz y Osuna.



PRIMER VIAJE REGULAR DEL "AL ANDALUS EXPRESO"

EL "Al Andalus Expreso" partió en primer viaje regular a Andalucía. Al acto de inauguración asistieron el ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero; el presidente de RENFE, Julián García Valverde, y directivos de la Red.

"Al Andalus Expreso" tiene una capacidad de 100 plazas, 76 de las cuales estaban cubiertas. El viaje se hace en siete días, durante los cuales se recorrerán las principales ciudades andaluzas. Este lujoso expreso está dotado con el material más moderno y confortable, que supera en algunos aspectos al Orient Express. Por esto, el tren ha tenido una magnífica acogida en España y en el extranjero. Entre los pasajeros de este primer viaje pudimos ver, por ejemplo, a un matrimonio argentino que se había desplazado a nuestro país con el único propósito de viajar en el tren.

"Al Andalus" es un símbolo en el que se une la tradición y la modernidad; la tradición del ferrocarril que conforma una

El presidente de la Red traspasa al ministro los atributos ferroviarios de la ocasión.



parte de la cultura occidental y la modernidad, en la medida en que el ferrocarril va a significar una opción en el futuro del transporte capaz de competir con medios alternativos como el avión", señaló Abel Caballero. A la pregunta de si "Al Andalus

Expreso" es un servicio necesario, el ministro respondió: "No creo exactamente que hiciese falta. Es bueno diversificar y sacar al ferrocarril de su ocupación real, que es la de transportar viajeros entre ciudades y en espacios cortos de tiempo. Que el

ferrocarril se transforme también en un elemento de diversión, en un elemento de ocio, es bueno". Por último, el presidente de RENFE entregó al ministro de Transportes una gorra y banderín de ferroviario en recuerdo del acto. **Y. V.**



VIAJES

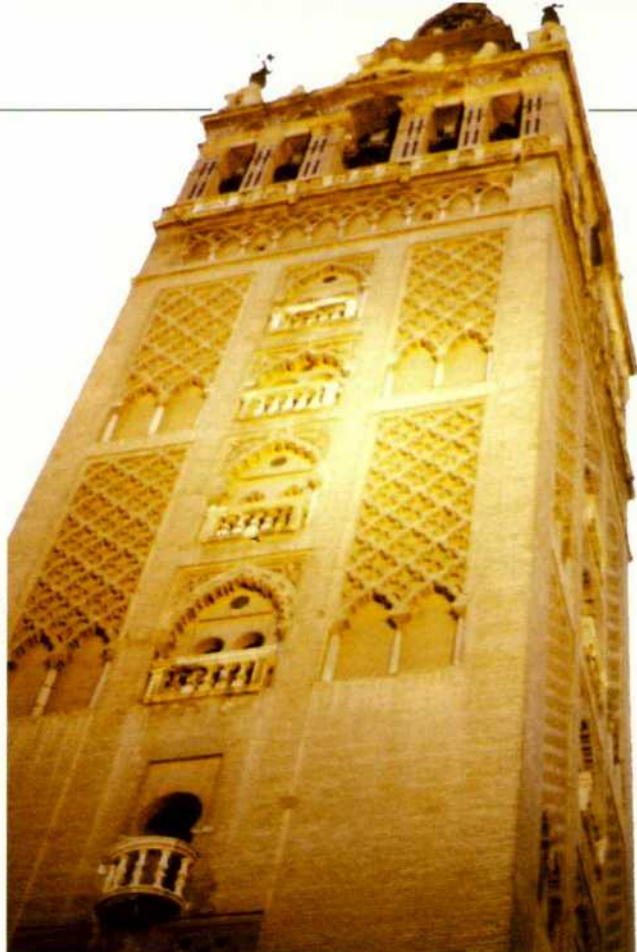
Al-Andalus Expreso. Hoy por hoy

¿Hoy por hoy quién puede resistirse a ser trasladado al pasado, a vivir unos días en una de las épocas más románticas de la historia de la humanidad, a disfrutar del aroma de tiempos perdidos sin renunciar al presente? Esta propuesta existe en nuestro país y tiene un nombre denso en sonoridad y significado: Al-Andalus Expreso.

Julio César Rivas



LUNA



LUNA



LUNA



LUNA

La sensación de envolverse en un mundo desconocido, que se creía irremisiblemente perdido, es la que arroja al afortunado viajero que disfruta de uno de los recorridos que el Al-Andalus realiza por nuestra geografía. Recorrer las capitales andaluzas en este Rolls Royce ferroviario —comparación en nada exagerada— es una verdadera regresión física y espiritual. Como uno de esos aventurados ingleses del siglo XVIII que recorrían extasiados los pueblos andaluces, tomando apuntes, empapándose de una filosofía de vida radicalmente distinta a la que sufrían en su país de origen, el viajero del Al-Andalus experimenta la misma metamorfosis. Un cambio que permite saborear

todos y cada uno de los rincones de las ciudades andaluzas a las que nos conduce el Al-Andalus.

Olvidando el estrés de nuestra moderna vida cotidiana, es en su ambiente "belle époque", rodeado de filigranas de madera, luces orladas, pesadas cortinas, sólidas puertas..., donde cualquier sentimiento es tamizado por el pasado y nos acerca a una forma de vivir extraviada. Los coches, construidos en Francia en el año 1929, han sido especialmente restaurados para su uso en el Al-Andalus. Una restauración exquisita, cuidada, que ha sabido respetar la solera de la tradición y que se disfruta, si cabe, aún más ahora, cuando se han recibido las últimas unidades.

Sin duda, descender en Sevilla o

Córdoba después de haber dormido con el suave runrún del traqueteo del tren es un auténtico choque. Únicamente pequeños detalles y un esfuerzo de autopersuasión nos convencerán de que realmente no hemos viajado en el tiempo en una máquina futurista disfrazada. Definitivamente estamos disfrutando de una sensación exclusiva y única.

Una sensación que nos acompaña por Córdoba, que nos asalta en la mezquita, que nos persigue en Sevilla, que nos acosa cuando llegamos a Madrid. Una sensación que quizás se hace más palpable cuando se pasa la primera noche durmiendo en la estación, en un pequeño apartadero, insertos en el corazón de la estación pero alejados —por un



JULIO CÉSAR

UNA OPORTUNIDAD PARA NO DESPERDICIA

Los empleados de Renfe ya no tienen ninguna excusa para no disfrutar el Al-Andalus. Tras haber recibido los últimos coches de época restaurados — hasta ahora coexistían los coches camas usuales junto con coches de época — el tren está completo.

Tan completo como redonda es la oferta que se hace a los ferroviarios: llevar gratis a un acompañante.

Una oportunidad para no desperdiciar. Además cuenta con una variada oferta de viajes. Los más cercanos son los de la Semana Santa y la Feria de Abril.

Con salida en Madrid a últimas horas de la tarde, en el tren se ofrece una cena junto con un entretenimiento en el coche recreativo.

La llegada a Sevilla se produce a primeras horas de la mañana, desayunando a bordo para a continuación conocer la ciudad.

Dos días se permanece en la mágica Sevilla, para en la noche del segundo partir hacia Córdoba. Tras otra visita a la ciudad califal, la comida se realiza en el tren ya de regreso a Madrid.

De seguro cuatro inolvidables días y noches en el tren.

Para la temporada de verano los responsables del Al-Andalus han programado una interesante ruta, el Camino de Santiago con dos alternativas: con salida en Barcelona y llegada a la ciudad compostelana; y con salida desde Santiago y destino en Barcelona tras pasar por Logroño.

También para este verano está previsto un recorrido con origen y destino en lo más bello de Andalucía: Sevilla, Córdoba, Granada y Málaga. Para el renombrado año de 1992, los responsables del Al Andalus Expreso tienen previsto ofrecer una programación especial. Un recorrido que se unirá a los itinerarios que ya utiliza el tren. □

verdadero ambiente elitista — del resto de los mortales. O cuando tras levantarnos nos duchamos en una ducha tapizada de pino. O cuando desayunamos en el ambiente en el que Agatha Christie imaginaba a su exquisito Hercule Poirot. O cuando bailamos en el coche discoteca, camino de Sevilla y a 120 kilómetros por hora, despertando la sorpresa en las pocas estaciones que el tren se detiene. Sensaciones exclusivas.

Es un viaje para sentir y disfrutar. Hoy por hoy, si busca salirse de lo normal, experimentar en un viaje lo que no se puede saborear más que de vez en cuando y en pequeñas dosis, escoja el Al-Andalus. Únicamente un consejo: no haga este viaje solo o mal acompañado. □



LUNA

SE RENOVARAN LOS CINCO COCHES ACTUALES, A LOS QUE SE AÑADIRAN DOS MAS

Renfe transforma el tren turístico "Al Andalus Expreso"

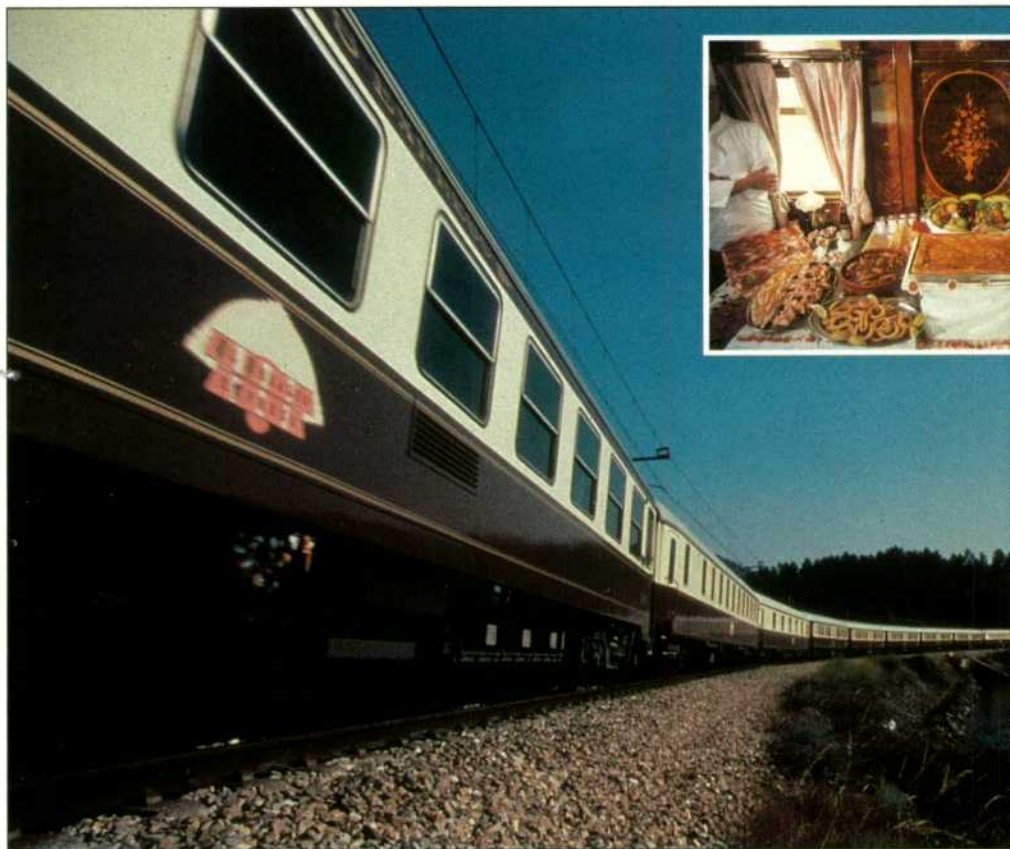
A finales del próximo mes de septiembre, el "Al Andalus Expreso", creado en 1985, será otro tren y de superior calidad, una vez terminada la transformación que, pilotada por la Dirección de Material de la Unidad de Negocio de Grandes Líneas, y adjudicada en su ingeniería e interiorismo a Rocafort Ingenieros, se lleva a cabo en las instalaciones del TCR de Mantenimiento Integral de Trenes en Málaga.

El Al Andalus es, junto al Transcantábrico, el tren de lujo español por antonomasia. Sus cinco coches con cabinas estándar, doble y club, llevaron en el año 2000 a casi cinco mil viajeros a través de un recorrido de siete días por ciudades como Sevilla, Córdoba, Granada, Ronda, Antequera, Jerez de la Frontera o Carmona.

Cada año el tren, comercializado por Iberrail, viene realizando unos 50 viajes de los que aproximadamente 30 son regulares y el resto "charters" contratados por grupos o empresas. Su funcionamiento es el de un hotel de lujo sobre carriles y es precisamente esa exigencia de lujo y de máxima calidad la que ha determinado su renovación.

Los actuales cinco coches-cama Lx del Al Andalus disponen cada uno de ocho compartimentos de los que dos son clase club con ducha y el resto, estándar o superior sin esa dotación.

Tras la transformación que finalizará en septiembre y cuya primera unidad terminada se entregará el próximo mes de mayo, cada uno de los actuales coches dispondrá de cinco compartimentos club-suites- y a la composición se le añadirán dos nuevos coches 10.200 (de departamentos de 2ª con pasillo lateral, B11x-10279 y B11x-10280) reformados y convertidos en coches-cama con seis cabinas



suite, de modo que la capacidad del tren sólo se reduce de 40 a 37 compartimentos.

La transformación de los cinco coches actuales y los dos que se incorporan a la composición supondrá una inversión de 418 millones de pesetas y exigirá trabajos casi artesanos por las peculiares características de las unidades, con mobiliario de lujo, revestimientos en maderas nobles y marquetería.

El desmontaje de los elementos actuales requiere un esmero muy especial sobre todo en el caso de los elementos a reutilizar que serán identificados y marcados y restaurados en el caso de que fuera necesario.

Otra de las peculiaridades de la transformación se centra en los depósitos de agua caliente y fría a instalar, que deben

garantizar una gran autonomía en explotación con instalaciones propias en cada coche al eliminarse los furgones nodriza en el futuro. Las necesidades de agua se cifran en 1.200 litros por coche, al 50 por ciento entre fría y caliente.

Las cerraduras de las nuevas taquillas y de los departamentos reformados serán a partir de ahora de accionamiento por tarjeta, igual para cada departamento y su taquilla correspondiente.

Coches-cama Lx. En cada uno de los cinco coches a transformar se llevarán a cabo las mismas operaciones, de tal modo que en el departamento 1 de cada uno de ellos se desmontarán las instalaciones de fontanería, lavabo y accesorios, además del mobiliario, mesita abatible,

sofá-cama y todos los tableros de revestimiento y las armaduras de tabique de separación. Tras este desmontaje el departamento, con nuevo alumbrado, se convertirá en recinto de armarios-taquilla, seis concretamente, de los cinco serán para los viajeros y uno para el personal de servicio.

En cada suite de nueva planta o reformada se instalarán dos camas de matrimonio y su distribución permitirá que la mesita de noche sea accesible para las camas en posición abierta, y se revisarán y repararán todos los mecanismos de ventana.

Del espacio de los departamentos 2 y 3 de cada coche, saldrá la nueva suite 1, y de los antiguos 6 y 7, la nueva suite 4, lo que en ambos casos exigirá nuevas instalaciones de fontanería incluyendo un aseo completo, electricidad, aire acondicionado, estructura, suelo, techo y paredes, equipajero, mobiliario y armarios y herrajes.

Las nuevas suites 2 y 3 serán el resultado de la renovación de los antiguos departamentos club 4 y 5, en los que se restaurarán mobiliario y paneles y todas

las instalaciones de fontanería, aire y electricidad. En estas dos suites se montará una caja de seguridad, portamaletas suplementario y estanterías y perchas para toallas en el cuarto de baño.

La última suite de cada coche Lx, la 5, será el resultado de la transformación del antiguo departamento 8 y de las dos cabinas de retrete. Ello exigirá el desmontaje de todas la estructuras y los módulos de retrete con todas sus instalaciones de fontanería, y el montaje de todos los elementos comunes a las nuevas suites.

Además de estas actuaciones para convertir los antiguos departamentos en cinco suites, en los coches Lx, se eliminará el asiento-litera del conductor, los armarios de la plataforma de acceso y las luminarias de los techos, y se restaurarán los pa-



Así serán las nuevas suites del Al-Andalus.



neles y tableros de pasillos y plataformas.

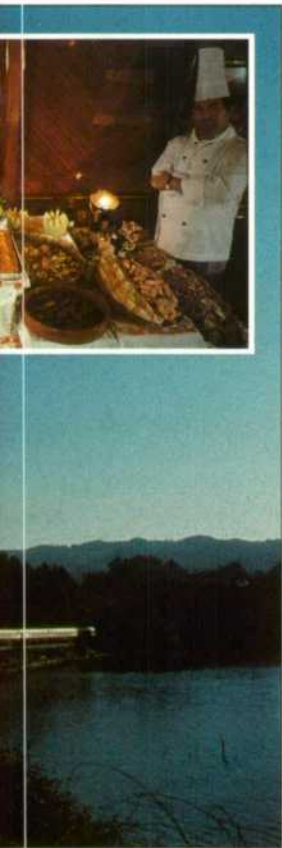
En cuanto al aire acondicionado, tanto en los coches Lx como en los 10.200, se hará una revisión general -en caso de ser preciso se transformará para el uso del nuevo refrigerante tipo 134 a- y se adecuarán las instalaciones a la nueva distribución de departamentos, con posibilidad de anular la descarga aire en cada suite con una compuerta automática e incluyendo salidas en el pasillo, y se insonorizarán conductos y equipos.

Igualmente, se incorporará un nuevo control electrónico general de temperatura y controles y sondas en cada departamento para controlar la posición de la compuerta, la temperatura y la velocidad de los motores del evaporador. Asimismo, se ubicará en cada departamento un ter-

moconvector con regulación de temperatura y accionamiento manual y automático.

Serie 10.200. Los trabajos a realizar en los dos coches, B11x, 10.279 y 10.280, comienzan por el desmontaje de todas su estructuras: puertas de accesos y de intercurrencia, pasillo y departamentos, ventanas, asientos, mesitas, equipajeros, tabiques, instalaciones eléctricas, lavabos y retretes, cúpulas de techos, armaduras y revestimientos de suelo.

Tras el desmontaje la transformación en coches similares a los de la serie Lx exige la reparación de la chapistería de la caja y el techo y la reubicación de los huecos de ventana, además del reacondicionamiento del piso, los tabiques de pasillo





Aspecto del aseo con ducha.



y los conductos de distribución de aire acondicionado.

Una vez realizados esos trabajos, se lleva a cabo la reestructuración de los tabiques para la instalación de los aseos con ducha y para el aparellaje y los armarios

en las plataformas, y se da un revestimiento anticorrosivo en armaduras y chapas metálicas y se aplica un aislamiento térmico y antivibratorio.

En estos dos coches se realiza nuevas instalaciones de alumbrado y de circuito

de control y mando de aire acondicionado y se montan los tableros de forrado de piso y la fontanería, los módulos completos de ducha retretes, las cúpulas de los techos de los departamentos, los panelados de marquetería de los departamentos, los armarios roperos y el forrado del piso de cada departamento.

Posteriormente se monta el mobiliario y los pasamanos de los departamentos, los panelados de los pasillos, las ventanas, todas las puertas de departamentos y cabinas, el suelo y los armarios de las plataformas, las puertas de acceso e intercirculación y las cortinas estores y tapicerías y se pinta el exterior de la caja.

En las cabinas de ducha será necesario instalar un sistema de extracción de aire mediante un conducto único y comunicado entre todas las del coche y con una salida única al exterior.

En cuanto a los materiales a utilizar en la remodelación, las pinturas serán de tipo epoxi color verde para la imprimación -de dos componentes y de gran adherencia y resistencia a la corrosión y los disolventes, esmaltes acrílicos resistentes a la humedad la polución, las bencinas, sales, y los agentes atmosféricos, y pintura antisonora y antivibratoria en las partes no visibles, incombustible y sin contenido en asbestos o amianto.

El aislamiento térmico y acústico se hace mediante paneles ignífugos, no hidrófilos, estables ante contracción y dilatación, de 30 mm. de espesor y una densidad de 40Kp/m³. **Angel Rodríguez** □

Cinco estrellas sobre carriles

El 9 de julio de 1985 se iniciaba el primer viaje del Al Andalus Expreso, un tren hotel de cinco estrellas cuyas referencias más aproximadas habría que buscar en el Orient Express, en ancho de vía UIC o, sin salir de España, en el Transcantábrico de Feve, en vía estrecha.

Aquel primer tren, utilizó como tracción la locomotora Miakado 241F-2111 del Museo del Ferrocarril que arrastraba el coche duchas DD8136, un furgón generador DD 9455, un coche de literas BBL 9603, los tres coches salón denominados Giralda, Median Azahara y Alhambra, cuatro coches-cama tipo YF y el coche duchas DD 8144.

El tren en su primer viaje salió de Madrid para hacer su primera parada en Aranjuez de donde continuaría ya con tracción eléctrica (la 269.222), hasta Córdoba, Sevilla, Jerez y vuelta a Madrid.

Pero el viaje posible hoy dista de aquel inaugural, sin que sin embargo la idea de calidad y lujo se halla reducido un ápice, de tal modo que 16 años después el Al-Andalus sigue siendo un hotel de cinco estrellas sobre carriles. La renovación en curso hará todavía más cierta esta afirmación y más atractivo el viaje.

Actualmente ese viaje tipo se inicia en el Hotel Ritz de Madrid y continua con el traslado en Ave hasta Sevilla o directamente en esta ciudad, desde el segundo día parte el tren con comida a bordo, con destino a Córdoba, donde se recorren los lugares más significativos de la ciudad y se cena en un restaurante típico.

Con viaje nocturno, el tren llega a Granada donde el turismo histórico-artístico y gastronómico centran la jornada, para al día siguiente partir hacia Antequera. Allí se visita la finca La Bobadilla, y los principales lugares de interés de la ciudad. El quinto día los viajeros vistan Ronda y Carmona, en cuyo Parador se cena, y el sexto -con traslado en autocar desde Sevilla- Jerez, para acabar el último día en Sevilla o Madrid, previo traslado en Ave. □