



Vuelve el Al Andalus

El próximo 6 de mayo, la estación sevillana de Santa Justa se vestirá de gala para acoger a los primeros viajeros de uno de los más glamurosos trenes turísticos del mundo, que tras ocho años en el dique seco, se vuelve a poner en marcha. El Al Andalus tendrá la misma composición de sus mejores tiempos, cuatro coches salón y siete coches suite con una capacidad para 64 personas alojadas en sus treinta y dos suites. Ahora su nuevo gestor, la Dirección de Trenes Turísticos de Feve, ha aprovechado la ocasión para rehabilitar el tren, mejorando sus prestaciones sin perder un ápice de su

Feve, empresa experta en la explotación de trenes turísticos, rescata en esta próxima primavera el Al Andalus, uno de los más míticos trenes turísticos españoles. La larga serpiente metálica de tonos ocres del Al Andalus Expreso volverá a surcar los raíles andaluces recuperando uno de los renombrados trenes turísticos mundiales. Feve, que ofrece ya en este campo el servicio de El Trascantábrico, salta así del angosta ancho métrico a los raíles de Adif.

elegancia y su prestancia de los años veinte del pasado siglo. En este primer año de su nueva etapa, el tren circulará ininterrumpidamente desde el arranque de mayo hasta el dos de diciembre, y ya desde el anuncio de su lanzamiento, hace ahora un año, se ha ido completando buena parte de la oferta de plazas disponibles.





Seis días y cinco noches en un periplo circular ferroviario que permite disfrutar de algunas de las ciudades y parajes con más encanto de Andalucía. Y todo esto a bordo de una composición ferroviaria con coches suites de lujo, con salones y restaurante a bordo. Todo esto ya había sido posible hacía unos años y, sorprendentemente, el tren se paró definitivamente en 2004, en un momento de gran bonanza económica. Esta misma sorpresa se compartía desde los responsables de trenes turísticos de Feve, que conocen como nadie las opciones que un tren puede tener para un viajero ávido de sensaciones, que saben explotar estos soportes turísticos y que han visto una gran oportunidad en el rescate del tren.



■ El rescate

Esta composición fue adquirida a Renfe el año 2011. El primer trabajo de Feve fue el poner al día un tren que, concebido en su formato actual hace ya 26 años, precisaba de una modernización integral que, sin embargo, fuera absolutamente respetuosa con el aire de tren de época que tiene esta composición. Sus aliados en esta restauración han sido dos.

■ Servicios

Todos los viajes incluyen:

- ♣ Comidas y cenas con vinos, cafés o infusiones y licores
- ♣ Buffet libre en los desayunos
- ♣ Alojamiento en suite a bordo del tren
- ♣ Autocar para los desplazamientos
- ♣ Azafata y guía-acompañante durante todo el recorrido
- ♣ Visitas guiadas
- ♣ Servicio de seguridad
- ♣ Entradas y visitas a los distintos lugares
- ♣ Actuaciones musicales
- ♣ Prensa y revistas diarias

Hay también servicio de lavandería, servicio médico y menús especiales. A disposición de los viajeros, Feve ha configurado una tripulación formada por maleteros, azafatas, guías, recepcionistas, limpiadores, camareros, cocineros, maquinista, conductor de autocar, personal de seguridad, técnicos de mantenimiento, músicos-animadores, etc, bajo la tutela del jefe de Expedición.

Trenes de amor y lujo

Atendiendo al principio de que las películas de amor y lujo son las que más éxito tienen entre los mortales comunes, por aquello de ver como viven y lloran los ricos, no es de extrañar que la literatura y el cine de tema ferroviario haya utilizado los trenes de lujo como escenario. En una secuencia acorde con la evolución del sector, primero aparecen en los argumentos los coches de los presidentes de las compañías y los convoyes reales, después, los trenes de lujo en los que la buena sociedad hace viajes de negocios y de placer de gran hotel en gran hotel y, finalmente, el lujo llega al gran público en los expresos costa a costa y en los trenes turísticos.

Existen diferencias notables entre la imaginaria del lujo ferroviario a un lado y a otro del Atlántico, y un par de conocidas obras de teatro de principios del siglo XX pueden servir de ejemplo: la norteamericana *On the Twentieth Century*, ambientada en el tren del mismo nombre, y la británica *Still Life* que transcurre en la cantina de una estación. Mientras en la primera las relaciones entre una actriz de musicales y un director egocéntrico tienen por escenario el lujo desbordante de los nuevos expresos, en la segunda, el enamoramiento de una mujer de clase media y un médico, casados ambos, transcurre en un entorno de acomodo confortable y tradi-

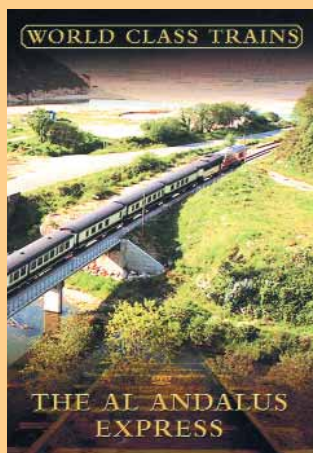
cional. De ambas obras existe versión cinematográfica: Howard Hawks dirigió *Twentieth Century* (1934, *La comedia de la vida*) y David Lean, *Brief Encounter* (1945, *Breve encuentro*).

Exagerando aun más el ambiente lujoso de los trenes, Leonard Fields dirigió *Streamline Express* (1935, *El expreso aerodinámico*). El guión coloca en un exclusivo tren, de dos pisos y formas futuristas, a una serie de personajes dispares de los que se cuentan las aventuras y desventuras mientras el convoy viaja de costa a costa. *Broadway Limited* (1941) de Gordon Douglas, *Strangers on a Train* (1951) de Alfred Hitchcock o *Silver Strak* (1976) de Arthur Miller son tres de los múltiples ejemplos de películas, de géneros diversos, ambientadas o con escenas relevantes en trenes de lujo.

Capítulo aparte merece la saga del Orient Express, de sobras conocida, que desde su arranque en la novela *Murder on the Orient Express* (1934) de Agatha Christie, ha pasado por la superproducción cinematográfica de Sidney Lumet (1974), la serie de televisión protagonizada por David Suchet y una larga secuela entre la que cabe citar el telefilme británico *Romance on the Orient Express* (1985), la parodia en la serie *Get smart* (*Superagente 86*) de 1965 e incluso la erótica *Adventure on the Orient Express* (1996) cuyo título lo explica todo. La popularidad de esta saga no ha de hacer olvidar otras novelas ambientadas en el mismo contexto, como *Stamboul Train* (1932, *Orient-Express*) de Graham Greene o *Victoria Four-Thirty* (1937, *Estación Victoria a las 4'30*) de Cecil Roberts, entre otras.

En la literatura española, autores como Vicente Blasco Ibáñez, Leopoldo Alas o Emilia Pardo Bazán ambientaron relatos en coches de primera clase, pero no puede hablarse de textos ambientados en trenes de lujo. Lo mismo puede decirse del cine, por mucho que en producciones de posguerra como *Noche fantástica* (1943) de Luís Marquina se nos presente a gente bien cenando en un lujoso coche restaurante, o en *El andén* (1952) de Eduardo Manzanos veamos los acomodados viajeros de los primeros Talgo siendo contemplados como bichos raros por los lugareños.

Los trenes de lujo llegaron a las series televisivas en un frustrado intento de llevar al ferrocarril la fórmula de *The Love Boat* (*Vacaciones en el mar*). La serie *Supertrain* (1976), de la que sólo se emitieron nueve episo-



dios, estaba ambientada en un tren bala de lujo, propulsado por energía nuclear y equipado con las suntuosidades de un crucero tales como salones, piscina y centros comerciales. Se suponía que el tren tardaba 36 horas entre Nueva York y Los Ángeles y este tiempo lo dedicaban los pasajeros y la tripulación a sus escarceos amorosos, conflictos vitales e intrigas entrecruzadas.

Los trenes turísticos de lujo han generado una interesante obra gráfica y algunos de sus carteles, normalmente encargados a diseñadores y artistas de renombre, se han convertido en apreciadas piezas de coleccionista y motivo de ediciones facsimilares. Son obras que muestran la belleza de los coches, recrean el lujo de abordó y transmiten la comodidad de ver el paisaje por la ventanilla panorámica mientras se es atendido por un servicio esmerado; toda una invitación a unirse a la élite.

Novelas, películas y cartelismo como los citados han contribuido a que hacer un viaje de placer en un tren de lujo forme parte de la lista de deseos de personas que no necesariamente son aficionados ferroviarios, pero también han contribuido un sin fin de publicaciones, habitualmente libros de

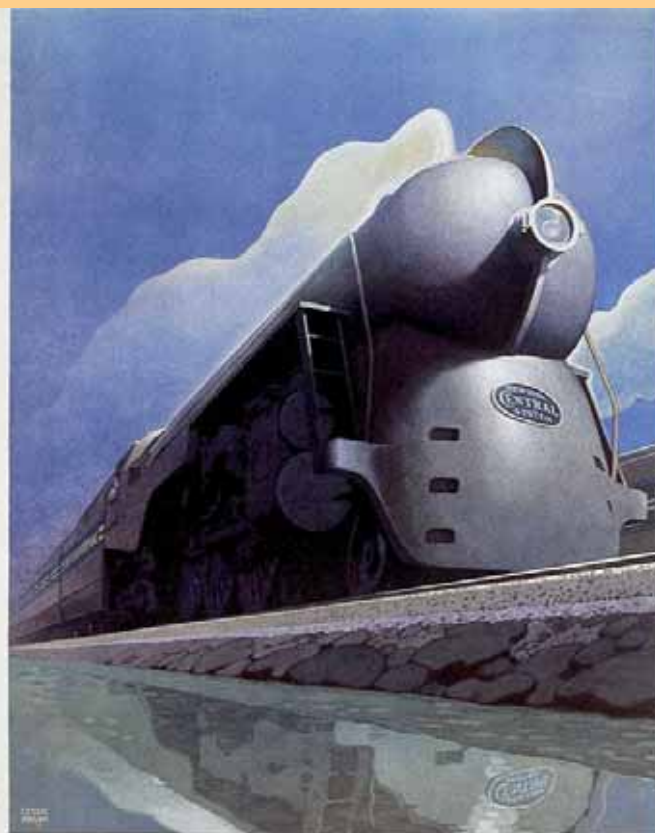


The Yorkshire Pullman
HULL and LONDON
IN 3½ HOURS

Weekdays from 30th September, 1935

Halifax (Old)	dep.	10.32	King's Cross	dep.	4.45
Bradford (Exchange)	"	10.59	Doncaster	arr.	7.22
Harrogate	"	10.40	Hull	"	8.15
Leeds (Central)	"	11.14	Wakefield (Westgate)	"	7.52
Wakefield (Westgate)	"	11.36	Leeds (Central)	"	8.13
Hull	"	11.10	Harrogate	"	8.45
Doncaster	"	12.4	Bradford (Exchange)	"	8.30
King's Cross	arr.	2.40	Halifax (Old)	"	8.57

LONDON & NORTH EASTERN RAILWAY
PULLMAN CAR COMPANY LIMITED



THE New 20TH CENTURY LIMITED
NEW YORK-16 hours-CHICAGO
NEW YORK CENTRAL SYSTEM

regalo y DVD de edición primorosa, que describen la ruta, el material rodante y la experiencia del viaje. En algunas ocasiones se han encargado estas obras a plumas y pinceles de renombre, un ejemplo doméstico lo tenemos en el volumen *El Transcantábrico* (2008), con texto de Juan Pedro Aparicio e ilustraciones de José S.-Carralero y Maribel Fraguas. El *Al Andalus Expreso*, por su parte, aparece en diversas colecciones de videos sobre trenes turísticos y de lujo. Estos volúmenes merecen una visita y su lectura ayudará hacer más corta la espera para el viaje. ■

JORDI FONT- AGUSTÍ

Pueden verse ampliaciones de las obras literarias y escenas de las películas citadas en arteyferrocarril.blogspot.com al que se puede acceder desde la página de inicio de www.vialibre.org

al hilo ...

Así, bajo la dirección de Feve, trabajan empresas asturianas que ya han participado en actuaciones similares, tanto para trenes turísticos de la compañía ferroviaria como para otros ferrocarriles internacionales. En Asturias se actuará concretamente sobre los siete coches cama. Estos trabajos se están efectuando por la empresa Fenit Rail en unas naves cerca de Mieres, y se ha invertido en ello dos millones de euros.

Por otro lado, Integria, en sus talleres de Sevilla, está acometiendo la puesta en marcha de los tres furgones del tren, del coche de servicio y de los cuatro coches-salón. La reforma de estos coches supone una inversión de un millón de euros, con lo que el importe de la rehabilitación total del tren "Al



■ Tarifas

Precios por persona 2012

SUITE DOBLE ESTANDAR:

Precio en doble: 2.500 €/persona

Precio en individual: 3.500 €

SUITE DOBLE SUPERIOR:

Precio en doble: 2.950 €/persona

Precio en individual: 4.150 €

Suplemento triple: 1000 €

Todos los precios incluyen IVA

■ Calendario

Fechas de salida 2012:

Salidas desde Sevilla:

6, 13, 20 y 27 de mayo

3, 10, 17 y 24 de junio

16, 23 y 30 de septiembre

7, 14, 21 y 28 de octubre

4, 11, 18 y 25 de noviembre

2 de diciembre

Ándalus" ascenderá a tres millones de euros. Integria, la división de Fabricación y Mantenimiento de Trenes de Renfe es un aliado natural y casi imprescindible para esta fase de arranque y para la operación del tren. Y esto es porque cuenta con el conocimiento y los medios para poder, de entrada, afrontar parte de la restauración del tren en sus instalaciones, actuando sobre unos vehículos que ya conocían. Por otro lado, Integria se convierte en el socio continuo en la operación técnica del tren, facilitando la tracción con locomotoras propias, e intermediando ante el gestor de infraestructura, Adif, en todas las cuestiones referidas a la circulación del tren

■ Los salones

El Al Andalus cuenta con cuatro joyas ferroviarias. Son sus cuatro coches salón de finales de los años 20, cuya distribución es la siguiente: dos coches restaurante, Alhambra y



Gibralfaro; un coche bar, Giralda; y un coche salón de té, Medina Azahara.

Estos vehículos conforman las zonas comunes del tren, las que están destinadas al ocio y al simple placer de viajar. En estos coches se servirá a los viajeros el buffet desayuno y alguno de los almuerzos y cenas del recorrido, y en ellos además se podrá tomar una copa, escuchar actuaciones musicales, o simplemente disfrutar cómodamente de la contemplación del paisaje.

Todos los coches están debidamente climatizados y abiertos las 24 horas del día para su uso y disfrute. Todo el tren está conectado interiormente permitiendo un libre tránsito a través de los casi 400

metros de su longitud. El viajero dispone en los salones de revistas, prensa diaria nacional e internacional y de una pequeña biblioteca. También tiene a su disposición televisión con documentales y películas. Además, podrán utilizar la conexión gratuita a internet.

■ El alojamiento

El Al Andalus dispone siete coches-suites concebidos tanto para el descanso nocturno como también como un ámbito privado del viajero donde poder disfrutar, en condiciones de gran comodidad, del viaje durante todo el tiempo que deseen. Al igual que sucede en los demás trenes turísticos de Feve, durante las noches el tren permanecerá estacionado para poder descansar cómodamente. De los siete coches-suite, recientemente remodelados, cinco fueron construidos en Francia a finales de los años 20 del pasado siglo, y originalmente fueron utilizados por la monarquía británica para sus desplazamientos vacacionales desde Calais hasta la Costa Azul. Su decoración "Belle Époque" ha sido respetada con nuevos añadidos en sus modificaciones más recientes.

■ El exprés de lujo de Renfe

Este tren de gran lujo comenzó sus circulaciones en el mes de julio de 1985, casi en paralelo al Tren de la Fresa. Pero las diferencias eran brutales. Si el primero era un tren de jornada con material histórico de los años veinte -coches de tercera clase- en el Al Andalus todo era todo lujo y sofisticación. Esta oferta de turismo ferroviario surgió con el fin de servir de escaparate del sur de España y como estandarte de RENFE en todo el mundo. Su comercialización sufre constantes altibajos y su periodo más estable se encuentra entre 1990 y el año 2000 a partir del cual comienza a sufrir una progresiva decadencia, quedando en vía muerta en el 2004.

El tren recuperó y modernizó coches de la década de 1920, ya fueran camas o restaurantes, cambiando la rodadura para hacerla más confortable y adaptando todo para el viajero más exigente, con coches duchas e incluso una pista de baile. Los primeros trenes del Al Andalus, con capacidad para cien viajeros, contaban con una impresionante composición de once coches que con el paso de los años se redujo a cinco coches camas, más los auxiliares, con capacidad para setenta viajeros. Como su propio nombre indica, su recorrido era básicamente por Andalucía y si bien en sus primeras temporadas tenía su arranque en Madrid bien pronto cambió su itinerario para que discursiera íntegramente por raíles béticos, en un periplo en el que invertía una semana. Los precios siempre han sido altos, tal y como corresponde a un tren de lujo, teniendo la suite doble, en 2004, un precio de 4.000 euros. Este tren ha funcionado siempre tanto en viajes regulares como en viajes chárter, aunque sus últimos viajes los hizo en 2004.

La capacidad máxima del tren es de 64 viajeros distribuidos en 32 suites de dos tipos:

Suite estándar. 12 suites que cuentan con dos camas bajas individuales (24 plazas en total), con caja fuerte, minibar, armario ropero y un amplio cuarto de baño independiente. Durante el día, la suite tendrá un aspecto diferente ya que las camas se pliegan transformándose en cómodos sofás y dejando espacio para la lectura o disfrutar cómodamente del paisaje en su salón privado.

Suite superior: 20 suites que ofrecen un total de 40 plazas, que se diferencian de la estándar por ser de dimensiones sensiblemente más grandes. Estos departamentos ofrecen una cama matrimonial de 150 x 200 cm y un baño de mejores prestaciones y también mucha mayor superficie. Además se dispone, si se precisa, de una cama supletoria para un tercer viajero hasta 12 años. Todas las suites están climatizadas con regulador independiente y conexiones eléctricas de 220 voltios.

■ El itinerario

El viaje son seis días y cinco noches que comienzan y acaban en Sevilla. El primer día el tren va de Sevilla a Córdoba, con comida a bordo y visita vespertina al conjunto monumental cordobés, cenando en un restaurante típico y pernoctando a tren parado en la estación de Adif. El segundo día el tren remonta el Guadalquivir hasta Linares, desde donde, en el autobús de lujo que acompaña siempre al tren, se sube a la Loma de Úbeda y se visita el binomio renacentista de Úbeda y Baeza. Tanto el desayuno como la cena, ya camino de Granada, se realizarán a bordo del tren.

La composición recalará dos noches en Granada, ya que la visita a esta ciudad nazarí cubre todo el programa de visitas del tercer día, con un paquete formado por la



Alhambra, el Albaicín y hasta un tablao. El cuarto día se desayuna a bordo del tren camino de Ronda, ciudad que se visita y donde se come. Tras la comida el tren lleva a los viajeros hasta Cádiz, ciudad donde se cena y pernocta el tren. El quinto día el tren sube hasta Jerez de la Frontera, con visita a las bodegas, la escuela ecuestre y se hace una visita al vecino Parque de Doñana desde un barco que remonta un tramo del curso final del Guadalquivir en Sanlúcar.

El tren hace su última noche en Jerez, donde se hace una fiesta de fin de viaje y, ya por la mañana, mientras se desayuna a bordo, el tren lleva a su pasaje a Sevilla, donde rinde viaje. ■

MIGUEL JIMÉNEZ VEGA

