



El Transcantábrico al paso junto a la Playa de San Antolín, cerca de Llanes (Asturias).

# De Galicia al País Vasco en el Transcantábrico Gran Lujo

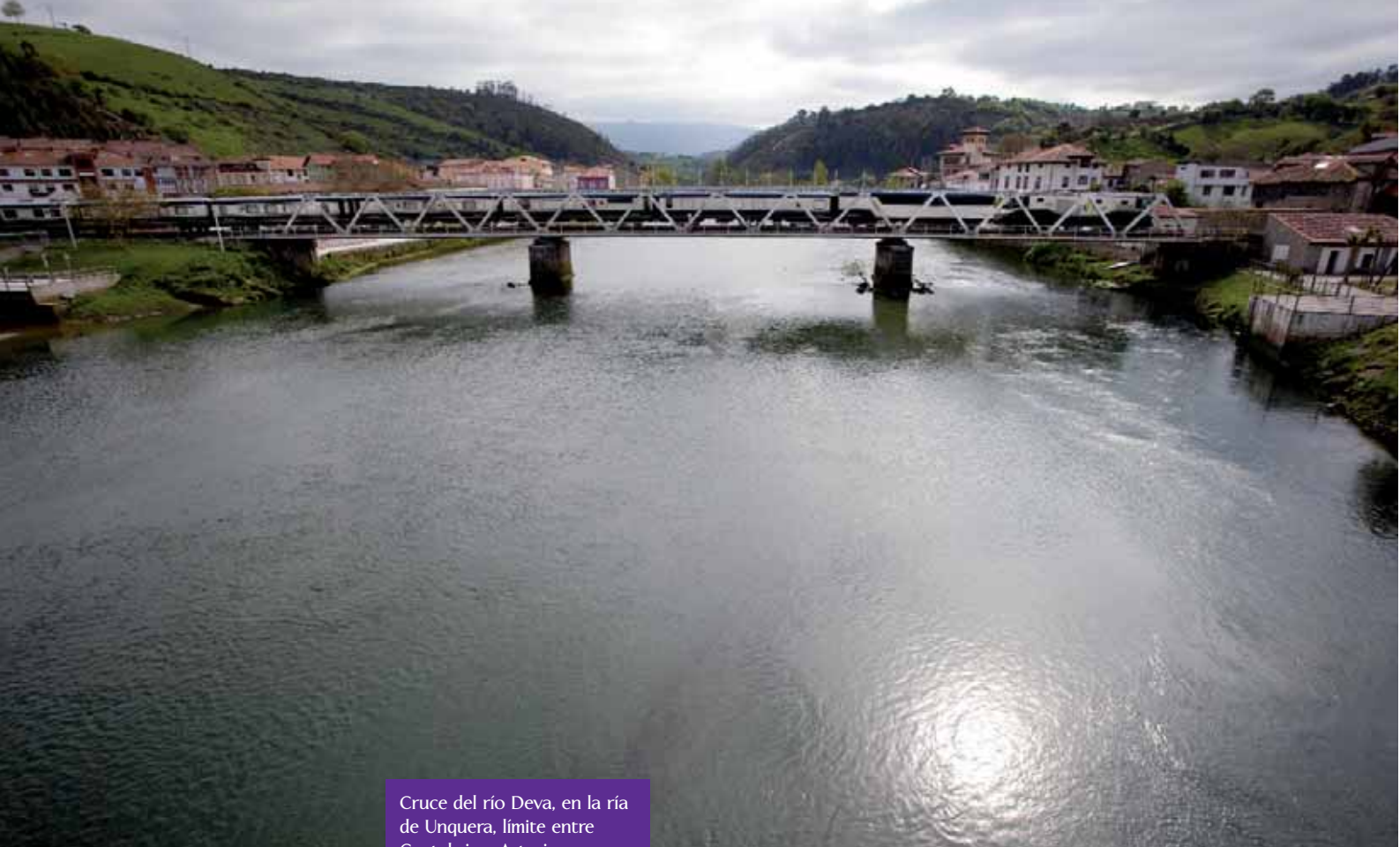
**E**l primer Transcantábrico nació en 1982, con una concepción mucho más austera que el actual, con coches litera y coches salón, empezó a despegar a mediados de los años 90, alcanzando ocupaciones siempre por encima del 80 por ciento y muchas veces completa.

El tren estaba formado por antiguos coches salón de las primeras concesionarias de la vía métrica que más tarde formaron Feve, e incluso con algunos antiguos coches de redes metropolitanas británicas de finales de los años 20 del siglo pasado. Ante el éxito del tren, en 1997 se plantea la necesidad de crear un nuevo tren, proceso se que concluyó en 2000 con la puesta en marcha de la segunda composición.

Para este segundo tren se reciclaron coches mucho más modernos. Con las dos composiciones

En mayo de 2011 ha iniciado su rodadura comercial el Transcantábrico Gran Lujo, un nuevo concepto del turismo sobre railes que sin duda ha puesto a la red métrica española a la cabeza en la oferta de este sector. Un tren excepcional en una ruta inserta en algunos de los paisajes y ciudades más bellos de España.

en servicio, se mantuvieron unos niveles de ocupación del 80 por ciento, con un bajón puntual en 2004. Ese bache fue breve, ya que poco a poco las cifras fueron remontando hasta llegar a nuestros



Cruce del río Deva, en la ría de Unquera, límite entre Cantabria y Asturias.

días con una ocupación media del 90 por ciento. Con este éxito Feve fue desarrollando nuevas líneas de productos turísticos, de jornada o fin de semana, con sus “Trenes Turísticos del Norte”, y con el formato de lujo más asequible del Expreso de La Robla, puesto en circulación en 2010.

Fue también 2010 cuando se dio otro salto cualitativo con la composición estrella, el Transcantábrico. Por un lado se decidió convertir uno de los coches del tren, de cuatro departamentos, en uno con sólo dos departamentos, las suites “Privilege”, un espacio de gran lujo nunca conocido en los ferrocarriles españoles y quizás de fuera de nuestras fronteras. La suite Privilege cuenta con una cama de matrimonio grande, una sala de estar con televisión y ordenador, y un baño completo con ducha hidromasaje/sauna. El éxito de estas suites fue espectacular ya que mucho antes de iniciarse la temporada del tren estaban todas las plazas vendidas en todos los trenes. Finalmente se construyó un coche cocina que se acoplaba a alguna de las ramas en ciertos viajes para poder confeccionar y servir comidas a bordo, ya que hasta ahora sólo se servían desayunos, siendo las comidas y cenas en restaurantes de la ruta.

Este éxito animó a la dirección de trenes turísticos de Feve a afrontar una operación de más calado: convertir una de las dos ramas del Transcantábrico en un tren íntegramente formado por suites Privilege. El tren renovado se hizo a partir

de la primera composición del tren, la más antigua. El nuevo tren, desarrollado sobre los siete coches camas, sólo tiene 14 departamentos, frente a los 28 de la rama estándar del Transcantábrico. Es decir, en cada tren viajan sólo 28 viajeros (hasta un máximo de 33 en caso de uso triple de algunas suites), frente a los 54 viajeros del clásico. Aquel tren, por ejemplo, no admitía la tercera persona por departamento, algo especialmente útil para una posible demanda de familias.

Todos los acabados del tren son de alta calidad, destacando las maderas nobles que revisten el interior de los coches. Hay diferentes tipos de maderas, lo cual hace que los departamentos no sean iguales unos a otros, habiendo acabados en haya, castaño, cerezo o abedul, con un tratamiento especial ignífugo.

El nuevo tren parte con la filosofía de ofrecer el nivel máximo de calidad en una oferta ferroviaria, sin que esto suponga a Feve una merma de sus ingresos frente a otras ofertas. Ya el menor número de viajeros para una tripulación similar a la del clásico implica una mejor atención individualizada, a lo que se suman las dimensiones y nivel de servicios de las suites Privilege. Los ingresos se mantienen porque son menos gastos al ser menos viajeros y al ser sensiblemente más altas las tarifas.

Feve presume de tener ahora el tren más lujoso del mundo, al que si acaso se le aproxima el tren sudafricano “Blue Bird”. Feve cita la paradoja de que



Un tren lleno de detalles de alta calidad.

precisamente los dos trenes más lujosos del mundo son de ancho métrico, siendo un mérito añadido el poder diseñar un tren de semejantes características en un vehículo más pequeño que los trenes convencionales.

## ■ Creando un nuevo tren

La operación de transformación de aquella primera composición del Transcantábrico clásico en este nuevo tren se realizó en sólo dos meses en los talleres de El Berrón, con un diseño generado dentro de la propia empresa. Los trabajos implicaron desmontar completamente aquel tren, hasta dejar sólo la caja metálica, reformando todo el sistema eléctrico, la climatización, la fontanería. La misma caja sufrió transformaciones, ya que el nuevo diseño de suites implicó una nueva distribución de ventanas.

Se diseñaron dos tipos de suites, unas con cama de matrimonio y otras con dos camas. La mayoría de la demanda pide camas de matrimonio, habiendo sólo cuatro suites con camas individuales. Todas las suites incorporan en el sofá una opción de conversión en una cama estándar de 90 centímetros con una pequeña operación.

En esta operación Feve ha invertido en torno a los dos millones y medio de euros. Esto fue una operación relativamente económica al tiempo que, en cierto modo, necesaria. Ya se ha indicado que esta composición del Gran Lujo fue la primera rama renovada en 1982 y era preciso ya acometer una rehabilitación del tren después de tantos años de servicio.

La primera opción, la simple rehabilitación sin alteración de la distribución, hubiera importado un millón de euros. Por ello se vio la oportunidad de dar ese salto cualitativo que si bien implicaba un sobrecoste generaba una situación de oportunidad para atraer una demanda que podría cubrir estos gastos.

La tracción del tren está encomendada a las locomotoras de la serie 1900, máquinas duales, con capacidad para operar bajo catenaria con pantógrafo y por línea sin electrificación. Probablemente el tren incorpore en un futuro próximo la locomotora de vapor VA-8, un vehículo que se está poniendo en orden de marcha y que podrá remolcar este tren en cortos tramos sin dificultades de pendientes.

El tren, además de los siete coches camas, cuenta con dos salones restaurantes, un coche pub, el coche cocina, un furgón de servicio y un coche para alojamiento de la tripulación, además del furgón generador. Este coche ha sido renovado recientemente, alcanzando unos excepcionales niveles de insonorización que evitan perturbar el sueño tanto a los viajeros como a los vecinos de las estaciones donde el tren hace noche.

## ■ Una clientela internacional y local

El Transcantábrico, a lo largo de su historia, ya ha dibujado el mapa de su clientela. Así destacan los mejicanos, muchos de ellos con orígenes familiares en las zonas que recorre el tren. El segundo grupo dominante lo constituyen tanto los australianos como los japoneses. Los estadounidenses son otro grupo con cierta presencia y el abanico de visitantes extranjeros se completa con alemanes, suizos, italianos e ingleses. Curiosamente el turismo francés, a pesar de su proximidad, o quizás por eso, no frecuenta este tren, aunque si otro de formato más económico, como es el Expreso de La Robla. Entre el turismo español destacan los viajeros procedentes de Cataluña.

Tantos años de viaje generan un anecdotario especial en un tren especial. Así se cuentan algunos casos de viajeros, sobrados de caudales, obsesionados por la dotación de aeropuertos próximos a las estaciones de Feve donde poder disponer de su jet privado que les acompaña. También se recuerdan a viajeros sonámbulos que por la noche se cambian de tren y dormidos se meten en trenes de cercanías, historias de amor y desamor y hasta de viajeros reincidentes. Y si bien no es frecuente que los viajeros repitan viaje, se recuerda el caso más espectacular de todos. Fue el de un español millonario de la lotería, que festejó su éxito regalándose un viaje en el tren. Llegados al final de la ruta, solicitó hacer el viaje de



Un viaducto metálico salva el cauce del Nansa, en su ría de Tina Menor, junto a la estación de Pesués.

vuelta si hubiera plazas. Lo hizo y repitió, en un periodo de dos meses, otras dos veces el mismo viaje, tanto que se casi podía hacer de guía alternativo.

### ■ El mantenimiento de un tren especial

El tren desarrolla su recorrido desde marzo hasta finales de noviembre de manera ininterrumpi-

da, sin visitar durante este periodo ninguno de los talleres de Feve. En los meses de parada el tren realiza todas sus revisiones con cierta profundidad, desde torneados de ruedas o cambios en sistemas de frenos. En estas duras condiciones garantizar la plena operatividad del tren en el periodo de servicio requiere un mantenimiento especial. Para ello Feve ha dispuesto que una pareja de técnicos de Feve acompañen al tren en su ruta y que durante las para-



Las suites del Transcantábrico Gran Lujo, sin rival entre los trenes turísticos del mundo.

das, mientras los viajeros hacen las excursiones, vayan solventando los pequeños problemas que pudiera haber a bordo y realizar los protocolos de combustibles para los generadores, reponer el agua de duchas y baños y hacer las revisiones rutinarias de los elementos de seguridad del tren

Todos los días se rellena el depósito de agua que va en el furgón de energía. La dotación del depósito son 11.000 litros que cubren todas las necesidades diarias del tren. La climatización es autónoma para cada departamento. También cada departamento es autónomo para el calentamiento de su agua de duchas y lavabo, contando con un pequeño depósito con resistencias para caldearla.

El furgón de energía, insonorizado, lleva dos generadores diesel, que alternan su funcionamiento las 24 horas del día alimentando todos los equipos del tren. Esta redundancia de equipos garantiza el suministro en caso de incidencia. Este furgón tiene un consumo de entre 800 y 1.000 litros de gasoil en cada viaje, más en los meses fríos que en los cálidos. Aunque podría tener autonomía, también se suele ir repostando gasoil en aquellos puntos donde Feve tenga suministros para las locomotoras.

Las condiciones de vía y material han mejorado con los años pero los mecánicos aún recuerdan los primeros años del Transcantábrico, en la línea de La Robla, que por aquellos años presentaba un lamentable estado de vías, lo cual provocó más de un leve descarrilamiento, los cuales eran solventados in situ por los técnicos sin tener que recurrir al tren taller.

Feve mantiene en la actualidad un grupo especializado de mecánicos, siete en total, que atienden todos los trenes turísticos, tanto los de gran formato como los de jornada. Son unos profesionales ciertamente especiales, con corbata de cara a los viajeros y, cuando éstos dejan el tren para hacer sus excursiones, se ponen el mono y se tiran al balasto bajo los trenes para ir haciendo las labores de mantenimiento de un tren que no se detiene desde marzo a diciembre. En los meses de mantenimiento invernal en El Berrón estos mecánicos cuelgan temporalmente sus corbatas y acompañan a su tren en

### ■ Estadísticas 2010

Transcantábrico, las dos ramas, transportaron 2.500 personas (durante ocho días), realizando 55 viajes por temporada.

Expreso Robla: 1.800 viajeros.

Trenes Turísticos del Norte: 14.000 viajeros



las más intensivas intervenciones a las que se somete en estos talleres.

El tren en cada parada suele ir reponiendo, además de los combustibles y agua, aquellos productos perecederos y de consumo diario del restaurante de bordo, con una serie de tiendas concertadas a lo largo de la ruta.





Uno de los salones del tren en disposición de sala de estar.

## ■ Tarifas

El Transcantábrico Gran Lujo no es un tren barato. La oferta de trenes turísticos de Feve tiene una gradación de calidades, tiempos de viaje y precios que permiten ajustarse a los diversos tipos de demanda. La demanda esperada en este tren es para



Uno de los momentos más especiales del tren es el servicio de desayuno a bordo.

personas con gran capacidad adquisitiva, ya que, salvo ofertas por reserva anticipada o posibles promociones especiales, el precio por persona es, en compartimento doble, de 3.750 euros. Así un departamento doble, en matemática básica, saldría por 7.500 euros y la posible tercera persona abonaría 1.800 euros. Todos estos precios, que ya llevan el IVA, incluyen todos los gastos salvo los regalos que cada viajero lleve a los suyos, y tampoco los desplazamientos desde los domicilios hasta el punto de arranque del tren. El diseño del viaje en el Transcantábrico, a diferencia de otras ofertas parecidas, como podría ser un crucero marítimo, incluye todo, excursiones, comidas, hasta la copas a bordo del tren.

## ■ Tripulación

Que este tren sea un éxito, además de la calidad del mismo convoy, la oferta gastronómica y la belleza de los paisajes y ciudades que se visitan, es también debido a la tripulación que se encarga de atender a los viajeros. En total hay once personas como tripulación del tren. A algunos se les ve bien poco, como al maquinista. Hay otras dos personas, los técnicos de mantenimiento, que también tienen un trabajo relativamente discreto, porque incluso su tarea más visible es la de convertirse en despertadores con su paso con la campanilla a lo largo del tren, labor en la que más que vérselos se les oye. Pero su trabajo es imprescindible para que nada falle a lo largo de los ocho días del viaje. Atendiendo directamente a los viajeros hay cuatro camareros y un jefe de camareros. Un guía, que habla al menos cuatro idiomas, es el que va acompañando a los viajeros en todas las excursiones y el que va marcando los tiempos en el ajustado programa de visitas. Todo ello está coordinado con un Jefe de Expedición, que supervisa la parte técnica y la turística del viaje, siempre en contacto con los puestos de mando para garantizar la operatividad del tren. También se considera parte de la expedición al conductor del autobús de gran lujo que acompaña la ruta.

Fuera de esta plantilla hay que añadir, además de todo el personal de Feve que garantiza la circulación del tren a lo largo de la ruta, a los guardas de seguridad que cada noche se apostan en los andenes para garantizar la pernocta segura de los viajeros y la integridad del tren, así como al músico que se embarca cada noche para amenizar las veladas a bordo del coche pub.

## ■ Itinerario

Los viajes son de ocho días y siete noches. Son viajes en un solo sentido, con arranque o final



en San Sebastián o Santiago de Compostela. Paradójicamente en los dos puntos extremos de la ruta los viajeros inician ruta en el autobús de lujo que acompaña al tren, ya que, en el extremo gallego, Feve no dispone de acceso ferroviario a Santiago y, en el lado vasco, a la luz de la experiencia de años anteriores, se ha visto la complejidad de la inserción de este enorme tren en la malla ferroviaria de Euskotré. Son los hoteles Reina Cristina, de San Sebastián, o el jacobeo Parador Nacional de los Reyes Católicos, los que acogen a los viajeros y desde donde, tras hacer las pertinentes visitas, se encamina a los viajeros tanto a Bilbao como a Ferrol para embarcar en el tren e iniciar el periplo sobre raíles. El itinerario, por ejemplo en sentido País Vasco-Galicia, va haciendo noches en Balmaseda, Santander, Cabezón de la Sal, Arriondas, Oviedo, Luarca y Viveiro. En sentido contrario se cambia la noche de Arriondas por una pernocta en Llanes. El diseño de las rutas viene también condicionado por la excepcional longitud del tren. Los trenes miden más de 250 metros, circunstancia que limita mucho las posibilidades de estacionarlo ya que no son demasiadas las estaciones de Feve que permiten detener y apartar el tren sin que colapse la circulación general de la línea.

En todos los casos el esquema suele ser un viaje en el que se desayuna a bordo en marcha, una auténtica experiencia para los sentidos. Tras el desayuno el autobús espera a los viajeros a pie de andén, iniciando la jornada de visitas del día, en la cual bien es posible no volver al tren hasta la noche

o bien se puede combinar algún tramo en tren con nuevo recorrido en autobús. La comida a bordo se realiza, en los dos sentidos, en el tramo entre Santander y Bilbao. La pernocta siempre es a tren parado. Por las mañanas, en torno a las ocho, uno de

Todas las mañanas un mecánico del tren hace de despertador, recorriendo el tren con su campanilla.





Un coche cafetería panorámico permite disfrutar de manera especial el viaje.

los técnicos del tren se troca en gallo matinal y recorrer toda la composición con una campanilla avisando a los viajeros que se abre el vagón restaurante para los desayunos. También la megafonía centralizada del tren puede abrir los ojos al viajero con una amable música de despertar y, en algunos días, será el traqueteo del tren el que, con el arranque del viaje hacia el primer punto de parada, se convierta en el más ferroviario despertador.

Las visitas diseñadas permiten acercarse a espacios naturales de gran valor paisajístico y turístico, como los Lagos de Covadonga, conjuntos patrimoniales de gran interés, como Potes y el Monasterio de Santo Toribio de Liébana, la neocueva de Altamira o el conjunto monumental de Santillana del Mar, ciudades como San Sebastián, Bilbao, Santander, Oviedo, Gijón o Santiago, villas con encanto marinero como Luarca o Llanes... Y, a lo largo de más de 600 kilómetros de vías, disfrutar desde las ventanillas de los espectaculares paisajes del norte de España, teñidos de verde, de los ocres del otoño, o salpicados por las olas cantábricas en buena parte de la ruta.

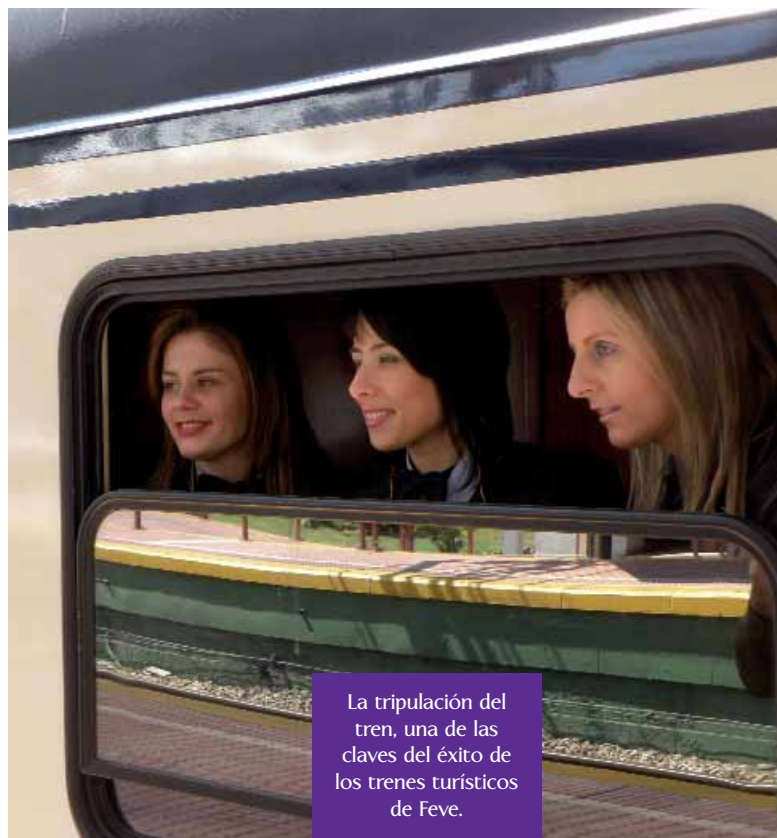
## ■ Comer en el Transcantábrico

Como en cualquier producto turístico, el apartado gastronómico es clave para garantizar el éxito. En el caso del Transcantábrico se ha apostado por una fórmula que combinara platos tradicionales del norte de España pero puestos al día con las técnicas y presentaciones de la más moderna cocina.

Esto rige tanto para los platos servidos a bordo del tren como en los restaurantes que van visitando los viajeros. La oferta gastronómica del tren tampoco es fija y va variando en el tiempo en función de la aparición de nuevos valores en la cocina en torno de las líneas de Feve y del confronto con la opinión de los clientes. Uno de los retos para los diseñadores del itinerario ha sido encontrar esas cocinas de prestigio en puntos no demasiado alejados de las paradas del tren o de las visitas que se van efectuando, algo relativamente fácil en zonas urbanas pero mucho más complejo de lograr en ciertas zonas rurales.

Uno de los atractivos de este Transcantábrico Gran Lujo es poder comer a bordo del tren, no sólo desayunar. El cocinero titular del tren, este año, es Ramón Celorio, un maestro asturiano galardonado en certámenes internacionales que domina la mixtura de la cocina tradicional y la de vanguardia. En el tren sólo se come a bordo una vez, porque si bien el encanto de comida en el tren en marcha es alto lo cierto es que se persigue una variedad en la oferta y no limitar a un solo marmitón los paladares ferroviarios. En cualquier caso, el viajero que lo desee puede renunciar a alguna de las comidas fuera y, si no estuviera el cocinero, pedir a la tripulación la preparación de alguna comida o cena ligera dando un pequeño respiro a sus estómagos en algún tramo del viaje. ■

MIGUEL JIMÉNEZ



La tripulación del tren, una de las claves del éxito de los trenes turísticos de Feve.