



La alta velocidad turca sabe hablar español

El tren veloz despega en Turquía con la inauguración a finales de año de un tramo de 245 kilómetros de la línea Ankara-Estambul.

Texto: Antonio Carballo

La historia del ferrocarril tiene en Estambul el punto de destino de una de sus rutas míticas; el Orient Express que Agatha Christie convirtió en escenario de un crimen que el astuto Hércules Poirot resolvería. La escritora, igual que un puñado de privilegiados, pudo disfrutar de uno de los viajes más celebrados entre Londres, París y Estambul, que aún hoy, y reeditado por una cadena de viajes de lujo que lleva el nombre del tren, termina con té en el lujoso y tradicional hotel Pera Palace a orillas del Bósforo.

Pero la realidad del sistema ferroviario en Turquía tiene poco en común con el *glamour* del Orient Express. La empresa estatal turca TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) fue fundada en 1927 y trabajan en ella más de 25.000 personas. Su principal eje, la línea Ankara-Estambul que da cobertura a buena par-

te de las ciudades importantes del país, es antigua y está colapsada. Su trazado actual de 562 kilómetros llenos de curvas sinuosas, tiene 364 kilómetros que son en vía única y el estándar del servicio dista mucho del homologado en la red europea.

Entre la capital europea y la asiática de Turquía circulan cada día siete trenes, uno de los cuales es nocturno. Su circulación se ve obstaculizada por los sistemas de cercanías de Ankara (cuatro millones de habitantes), Estambul (12 millones) y del resto de ciudades intermedias. La suma de dificultades hace que el tren tenga una cuota de mercado de transportes del 10%, frente al 73% del coche y al 17% del avión.

Las autoridades turcas decidieron en 2000 poner fin al atraso diseñando uno de los planes más ambiciosos de construcción de una red de alta velocidad



“Turquía es el noveno país europeo que ha iniciado proyectos de alta velocidad”

que, por la propia lógica de sus tráficos, tenía que tener su primera actuación en el Proyecto de Tren de Alta Velocidad Ankara-Estambul. El diseño de la línea preveía la construcción de una doble vía, apta para circular a 250 kilómetros por hora que debía reducir en más de la mitad el tiempo de viaje entre las dos principales ciudades del país; de seis horas y media a 180 minutos. El trazado recortaría 43 kilómetros a su predecesor.

■ Próxima inauguración

Los proyectos terminan por convertirse en realidad y la inminente inauguración del primer tramo de la línea proyectada convertirá a Turquía en el decimotercero Estado del mundo que disfruta de las ventajas del tren veloz. Si atendemos a su condición de Estado europeo, será el noveno país del Viejo Continente que se sube a la alta velocidad. Si lo miramos desde su perspectiva de país asiático, será el quinto que asume este privilegio.

Las autoridades turcas han tardado en tomar la senda de la alta velocidad ferroviaria, pero cuando lo han hecho ha sido con tanta fuerza que hoy este país es ya el séptimo del mundo con mayor número de kilómetros (745) de líneas de alta velocidad en construcción. Y si lleva adelante los planes que tiene en marcha, en breve plazo se convertirá en uno de los países con la red de alta velocidad más extensa del mundo.

El tren de alta velocidad turco, además de la ambición, tiene otra peculiaridad: habla español. Cuando en el año 2000 comenzaron a licitarse las obras, la constructora OHL se hizo con el primer tramo de 236 kilómetros entre Ankara e Eskisehir por 743 millones. En 2006 ganó también el proyecto que reforzaba las características de alta velocidad del trazado, ahora en consorcio con la compañía local Alarko.

En 2005, tras un duro examen, TCDD optó por la tecnología de la vasca CAF para construir 10 trenes capaces de circular a 250 km/h y conectar en tres horas Ankara con Estambul. El contrato fue por 180 millones y de la puja quedaron apeados Bombardier, Mitsubishi e Hitachi. A finales del 2007, se adjudicó a CAF dos trenes más, con lo que el contrato se elevó a 215 millones.

Dos de las unidades ya han sido entregadas, y en las primeras pruebas de vía han alcanzado los 280 km/h. El material está fabricado en aluminio, tiene seis coches de pasajeros, distribuidos en dos clases, primera y segunda, coche cafetería así como zonas habilitadas para personas de movilidad reducida.

■ Acuerdos con Renfe

Para culminar el proceso de *españolización* de la alta velocidad turca, Renfe ha firmado un acuerdo de cooperación con la empresa TCDD para prestarle asistencia técnica para la puesta en marcha del nuevo servicio. El operador español se encarga de la formación de maquinistas y también asesora en la comercialización de estos servicios.

El director general de TCDD, Suleyman Karaman, ha asegurado que la inauguración del servicio se hará este año. El billete costará 15 euros entre Ankara-Eskisehir y 30 euros entre Ankara-Estambul. En tramo de vía convencional que aún se mantendrá algún tiempo el tren viajará a 140 kilómetros por hora.

La alta velocidad turca empleará los trenes de Caf que circularán a 250 km/h.

También en cercanías

■ CAF ha caído en gracia en Turquía y sus trenes no sólo protagonizarán los servicios de alta velocidad. La compañía vasca firmó en julio un contrato con la empresa Izban (50% TCDD y 50% municipalidad) para el suministro de 33 unidades para la ciudad de Izmir. El importe de la operación asciende a 123 millones. Se trata de unidades de cercanías de gran capacidad, compuesta cada una por tres coches motores con estructura de acero inoxidable, longitud de 70 metros y una capacidad de transporte máxima de 740 personas.