



# Malasia: 36.000 millones de euros para transformar el ferrocarril

Los Ferrocarriles Malasios (KTM) han atravesado tiempos difíciles, con grandes deudas acumuladas, caída de los tráficos de mercancías y pérdida de un 10 por ciento de sus viajeros de cercanías. Los problemas parecen disiparse, y el Gobierno ha emprendido ahora un extenso programa de inversiones para modernizar la red ferroviaria.

En comparación con los países desarrollados, donde el ferrocarril representa una tercera parte del transporte público, en Malasia esa proporción baja del cuatro por ciento.

Los malasios tienen una gran dependencia de la carretera, pues los servicios ferroviarios existentes

Malasia gastará la asombrosa cifra de 36.328 millones de euros en el desarrollo de su red ferroviaria en los próximos siete años, proyectos entre los que se incluye la construcción de una línea de alta velocidad que conecte Kuala Lumpur, capital del país, y Singapur, y la implantación de una red de transporte urbano ferroviario.

son lentos y en los viajes se invierte demasiado tiempo. Sin embargo, con la escalada de costes del combustible, lo limitado del espacio y la congestión del tráfico, el transporte ferroviario se percibe ahora en el país como el resurgir de este modo de transporte.

El primer ministro, Najib Razak, acaba de anunciar grandes planes para el país en materia ferroviaria. "Aunque hubo un tiempo en que se consideraron un sector moribundo, los ferrocarriles han regresado con fuerza y están lla-

mados a constituir importantes corredores en los próximos años", afirmó.

La red intercity está formada por dos líneas: la línea de la Costa Oeste, entre Singapur, Padang Besar y Perlis, en la frontera malasio-tailandesa, y la línea de la Costa Este, entre Gemas, en Negeri Sembilan, y Tumpat, en Kelantan. Existen asimismo varios ramales: entre la capital Kuala Lumpur y el puerto de Klang; el Empalme de Batu y Batu Caves; Bukit Mertajam y Butterworth; Tapah Road y Teluk Intan;

## ■ Mi Red de Cercanías añadirá 31 estaciones

La red de transporte ferroviario urbano de Kuala Lumpur, capital de Malasia, se encuentra inmersa en un importante proceso de expansión, ya que el Gobierno malasio confía que su plan director frene el crecimiento del tráfico rodado y la congestión, aumentando cuatro veces la cuota de transporte público en 2020.

La línea conocida como "Mi Red de Cercanías", con 31 estaciones, se concluirá en 2016. Discurrirá entre Kajang, al sureste, atravesando el centro urbano, hasta Sungai Buloh, en el noroeste, y conectará con todas las líneas existentes de metro, monorraíl y cercanías.

La línea tendrá capacidad para 440.000 pasajeros diarios y dejará alrededor de 1,2 millones de personas al alcance de la red de cercanías.

La línea será subterránea en el centro de la ciudad y elevada en cada extremo.

Ya han empezado a realizarse los trabajos preparatorios para las entradas de los túneles en Cochorane y Semantan. En enero de 2012 se adjudicaron a empresas malasias dos contratos para las obras de los viaductos. IJM Construcción consiguió un contrato valorado en casi 224 millones de euros para el tramo Portal Maluri-Plaza Phoenix, mientras que a Ahmad Zaki le fue adjudicado un contrato para el tramo Plaza Phoenix-Bandar Tun Hussein Onn, por una cuantía de más de 176 millones de euros.

En marzo de 2012, la empresa de participación conjunta MMC-Gamuda consiguió el importante paquete de construcción de la parte subterránea de la línea. Por un montante de 1.900 millones de euros es la parte más importante del proyecto de expansión. Implica el diseño y la construcción de 9,8 kilómetros de túneles, más siete estaciones.

Kempas y Pasir Gudang; y entre Pasir Mas y Rantau Panjang. Toda la red, con una longitud de 1.699 kilómetros, es de ancho métrico.

Un total de 332 kilómetros de red están electrificados y son de doble vía. Aquí se incluyen tramos de la línea de la Costa Oeste entre Seremban e Ipoh y todo el ramal Kuala Lumpur-Puerto Klan, así como el tramo entre Kuala Lumpur y el ramal Sentul-Batu Caves ramal. Los tramos electrificados y de doble vía entre Kuala Kubu Bharu y Seremban, y entre Puerto Klang y Kuala Lumpur son utilizados para los servicios de cercanías.

El desdoblamiento y electrificación del ramal Batu Caves, entre Sentul y Batu Caves, ha añadido 7,5 kilómetros de doble vía y tramos electrificados a la red. El desdoblamiento de la línea de la Costa Oeste entre Ipoh y Padang Besar comenzó en 2008, y se prevé se concluya antes de que acabe el año, lo que añadirá 329 kilómetros de dobles vías más a la red.

Según la Comisión de Expropiaciones Públicas de Transportes (SPAD), el Gobierno ha asignado



Malasia ha perdido en los últimos años un 10 por ciento de sus viajeros de cercanías.

más de 36.000 millones de euros a proyectos relacionados con el ferrocarril, lo que representa tres veces más de lo invertido en los últimos veinte años.

Uno de los proyectos más ambiciosos es la red de transporte urbano MRT o Red de Transporte Urbano del Valle de Klang, de

donde procede su acrónimo. Consiste en una red de transporte urbano ferroviario de tres líneas en la conurbación del Gran Kuala Lumpur, parte de la región del Valle de Klang, que prevé dos líneas radiales noreste-suroeste y una

# Oferta de liquidación

## DVD 1

500 números de Vía Libre  
desde enero de 1964 a septiembre de 2006.



## DVD 2

501 a 530 de Vía Libre  
(octubre 2006 a mayo de 2009)  
El gran libro de las locomotoras españolas  
Prehistoria del ferrocarril



## DVD 2

531 a 555 (junio 2009 a septiembre de 2011)  
Alta velocidad en España. Líneas y trenes  
Trenes Hoy. Colección completa  
Imágenes del tren  
Colección de Carril. 60 números de 1977 a 2003

Colección completa: **25** euros.

Cada ejemplar a 10 euros (Gastos de envío a parte).

SOLICITUDES a: [publicaciones@ffe.es](mailto:publicaciones@ffe.es) • tel.: 911 511 024



línea circular alrededor de la ciudad de Kuala Lumpur.

Cuando está plenamente operativa, MRT cubrirá una distancia de 150 kilómetros y ofrecerá la mitad de los servicios de transporte público del valle de Klang.

## ■ Doble vía electrificada

Los servicios ferroviarios de cercanías también se ampliarán con la construcción de un ferrocarril de doble vía electrificado. Con una longitud de mil kilómetros, entre Padang Besar, en el norte, y Johor Bahru, en el sur, se prevé que el Gobierno invierta en el proyecto del orden de 9.431 millones de euros.

Pese a exceder en mucho los costes previstos y pese a los retrasos, los Ferrocarriles Malasios (KTM), además del Gobierno, de-

sean que la doble vía electrificada esté lista dos años antes de la conclusión de la línea de alta velocidad entre Kuala Lumpur y Singapur, prevista para 2018.

Los primeros ministros de Malasia y Singapur llegaron a un acuerdo el pasado mes de febrero para construir una línea de alta velocidad. Se ha encomendado a un comité conjunto ministerial estudiar los detalles y modalidades de una línea de alta velocidad que conecte las dos ciudades, distantes 300 kilómetros. Por el momento, no se han dado a conocer los costes.

En la actualidad, los trenes de KTM tardan entre seis y siete horas en cubrir los 374 kilómetros de la línea de ancho métrico entre Kuala Lumpur Central y el cruce fronterizo de Woodlands. Los servicios desde la estación Tanjung Pagar, en Singapur, fueron retirados en junio de 2011. Lo que sí se ha

anunciado es que los billetes tendrán un precio más bajo que el de las líneas aéreas de bajo coste.

El objetivo es que la línea de alta velocidad empiece a construirse en 2015 y que esté concluida en 2020.

La red ferroviaria de Malasia cubre la mayor parte del país. El ferrocarril llega también hasta Singapur y el norte de Tailandia, y si se reconstruyera el Ferrocarril de Burma, podrían establecerse servicios a Myanmar, India y China.

Los esfuerzos del gobierno se concentran ahora en la puesta en marcha de un plan para transformar el Ferrocarril Oeste de vía única de Malasia, de la era colonial, que discurre entre Johor Bahru, Kuala Lumpur, Ipoh y Padang Besar –la práctica totalidad de la superficie continental del país– en un ferrocarril moderno, electrificado y de alta capacidad, apto para viajeros como para mercancías. Se trata éste de un ambicioso y caro proyecto. El tramo norte, de 329 kilómetros de longitud, discurre entre Ipoh, Butterworth y la frontera tailandesa, e incluye algunas partes muy útiles desde el punto de vista de la ingeniería civil. Por ejemplo, el nuevo túnel de Berapit, de 3,3 kilómetros evita la fuerte inclinación en los alrededores de Bukit Berapit, y los 28,8 kilómetros de viaductos, que cruzan terrenos de fácil inundación, mejorarán la fiabilidad en la época de lluvias.

Este tramo se abrirá antes de que finalice 2013. Otro tramo de menos



El ferrocarril representa sólo el 4 por ciento del mercado del transporte público.

Galería fotográfica  
<http://xurl.es/dahyk>



complejidad, de 97 kilómetros, entre Seremban y Gemas, que empalma con la línea de la costa este, se inauguró en 2012. Aún no se han adjudicado los contratos para la tercera fase final, de 197 kilómetros, entre Gemas y Johor Bahru, aunque su conclusión está prevista para 2016.

## ■ Mercancías

En materia de mercancías, pese a introducir un servicio de puente te-

restre, en el que cuarenta trenes contenedores cruzan la frontera tailandesa cada semana, los volúmenes transportados se han reducido significativamente en los últimos años. Los ingresos por mercancías cayeron un 50 por ciento en 2009, tras la retirada de servicios a /desde Singapur y el fracaso de los Ferrocarriles Tailandeses a la hora de ofrecer una capacidad adecuada de trenes para apoyar los servicios transfronterizos de KTM. Los fallos en las locomotoras y problemas con vagones contruidos en China, de mala calidad, es también algo frecuente.

Los planes para construir una nueva línea exclusiva de alta velocidad también están muy presentes, con la elaboración en la actualidad de un estudio de viabilidad que está a punto de concluirse.

Sin embargo, la Comisión de Transporte Terrestre de Malasia (SPAD) afirma que donde ahora se está haciendo hincapié es en mejorar los enlaces con Singapur extendiendo el metro a Johor Bahru. En esta línea, ya han comenzado las obras de ampliación de la línea Thomson, con miras a que pueda inaugurarse entre 2018 y 2020.

Además de la ampliación del



La red malasia es de ancho métrico.



Monorraíl de Kuala Lumpur.

metro, el Gobierno malasio está actualmente estudiando propuestas para la red de cercanías de la región de Iskandar, centrada en Johor Bahru, que también mejoraría los enlaces con Singapur.

Con las grandes sumas que se están destinando a la mejora de las redes, han vuelto a resurgir los rumores sobre una posible reprivatización de KTM, la compañía ferroviaria.

El Gobierno y el Ministerio de Economía, que también es propietario de KTM, podrían considerar la privatización como una forma de solucionar las deudas de la compañía. KTM poseía unas pérdidas netas acumuladas de más de 333 millones de euros hasta 2008.

Otro intento de privatización se encontraría inevitablemente con la encendida oposición de la Unión Malasia de Ferroviarios, debido a los temores sobre el futuro de la plantilla de 5.500 trabajadores de la compañía ferroviaria. ■

YOLANDA DEL VAL



Han vuelto a resurgir los rumores sobre una posible reprivatización de KTM, la compañía ferroviaria.