



TURQUÍA

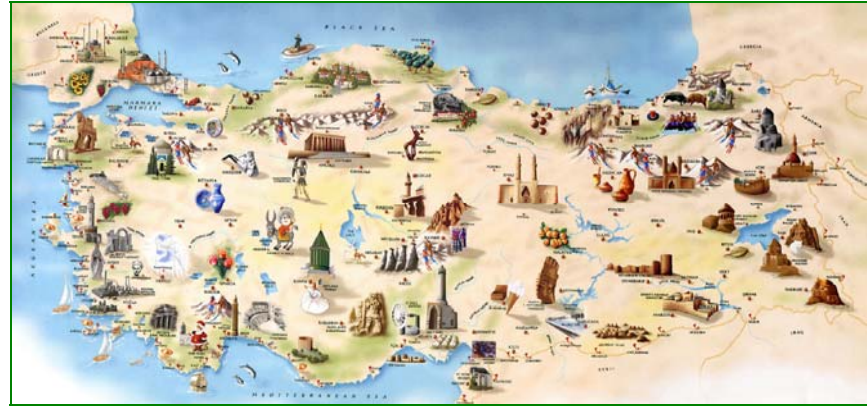


Por **ÁLVARO FERNÁNDEZ-AMARO GARCÍA,**
colegiado nº29.632
[OHL]

Como comienzo, sería conveniente que me presentara y os contara cómo la vida me ha traído hasta aquí; pues bien, me llamo Álvaro y soy natural de Ávila, ciudad donde me crié y disfruté mi primera juventud hasta que con 18 años me marché a Madrid a estudiar a la Universidad. Animado por mis padres, presenté mi solicitud en la Escuela de Caminos de la Politécnica de Madrid, y una vez aceptado, empecé mi andadura fuera de casa de mis padres.

Tras los años de universidad, de los que guardo un entrañable recuerdo, y después de trabajar con becas en verano —en una oficina de proyectos y en una constructora: entonces había donde elegir hasta de becario...—, decidí que lo mío era 'la obra' y así decidí enfocar mi vida laboral. Comencé en Madrid en el 2006, y al cabo de dos años recalé en la que hoy es la empresa con la que trabajo en Estambul, Obrascón Huarte Lain (OHL).

“Con una formación de 4 años en la universidad (estos son precedidos por un curso de perfeccionamiento del inglés de un año), cabe destacar que se imparten completamente en inglés en la mayoría de las escuelas. Pese a esa ventaja, nuestra formación es tanto o más competitiva que la turca, y cuando lo aplicas a la ejecución de obra vamos unos pasos por delante en materia de seguridad, calidad y rendimientos.”.





A principios de 2012 la empresa me propuso la posibilidad de formar parte del proyecto de mayor envergadura que ya se estaba desarrollando en Turquía, y del que OHL había sido adjudicatario en UTE, con una parte que rondaba los mil millones de euros; así que viendo el panorama en España, joven y sin 'ataduras', poco tardé en decidirme, así que desde febrero de aquel año desempeño las labores de *Cost Control Manager* en el proyecto de CR3 Marmaray.



Este gran proyecto está integrado en el conjunto de tres contratos con los que la Dirección General de Ferrocarriles, Puertos y Aeropuertos de Turquía, perteneciente al Ministerio de Transportes, pretende renovar aproximadamente 76 km de vía existente que recorre Estambul desde el lado europeo al asiático, con un nuevo túnel bajo el Bósforo, dando servicio a los más de 15 millones de habitantes de la ciudad. Podéis encontrar más información detallada del proyecto en [esta página web](#); a modo resumen, os cuento que dichos contratos son:

- **BC1:** es el que desarrolla el túnel ferroviario de doble vía electrificada de 11,2 Km de longitud, de los que aproximadamente 1,4 km consisten en cajones sumergidos bajo el Bósforo; liderados por los japoneses, la UTE la conforman las empresas Taisei (japoneses), Gama y Nurol (ambas turcas).
- **CR2:** es el contrato del material rodante llevado a cabo por la UTE Hyundai-Asas-Rotem-TCDD (la Renfe turca).

- **CR3:** la parte que OHL en UTE con Dimetronic desarrolla, que corresponde a la parte de obra civil, equipamiento, señalización y telecomunicaciones de 63 km de renovación de la doble vía ferroviaria existente, ampliándola en una tercera para alta velocidad. Alrededor de 36 estaciones urbanas a renovar, 273 estructuras —bien para ser demolidas únicamente y/o reconstruidas en su totalidad—, así como numerosos edificios de mantenimiento dentro de las áreas de talleres y cocheras, restitución de infinidad de servicios afectados, etc., lo que supone un auténtico reto cuando afrontas un proyecto urbano en una ciudad antigua como Estambul que no dispone de un registro fiable de su alcantarillado, por ejemplo).

La siguiente tabla os muestra parte de la dimensión de lo que os cuento:

STRUCTURES										
STRUCTURES	STRUCTURES SUMMARY BETWEEN GEBZE - HALKALI									
	HU	HO	PU	PO	C&C	BC	PC	RCB	V	Z
DEMOLISH & REBUILD	23	20	18	8	1	68	3	18		160
DEMOLISH & BACKFILL & DISPOSE	6	2	34	12		1		2		68
NEW CONSTRUCTION	4	4	10	6	3	1		1	2	30
TO BE RETAINED	8	17	3	3		1	2		1	36
TO BE CONSTRUCTED BY THIRD PARTY	2									2
GRAND TOTAL	42	43	66	29	4	81	6	21	3	273

HU: HIGHWAY UNDERPASS **C&C: CUT&COVER TUNNEL**
HO: HIGHWAY OVERPASS **BC: BOX CULVERT**
PU: PEDESTRIAN UNDERPASS **PC: PIPE CULVERT**
PO: PEDESTRIAN OVERPASS **RCB: RIVER CROSSING BRIDGE**
V: VIADUCT

OHL | Invenias DIMETRONIC

Actualmente estamos completamente inmersos no sólo en el diseño sino también en la ejecución de la obra, compaginando ambos trabajos bajo la atenta



mirada del Gobierno turco, especialmente interesado en determinados tramos a fin de cumplir con sus fines políticos, algo que nos suena a todos y que es común a nivel mundial, por lo que parece. Para ello contamos con un equipo de más de 420 profesionales ubicados principalmente en Estambul, con apoyo desde Madrid y Ankara, donde como es lógico predominan los turcos, pues, entre otras cosas, la ley exige a toda empresa extranjera afincada en este país que cumpla el ratio de 5 turcos en plantilla por cada trabajador expatriado. No obstante, la convivencia es tan buena como en cualquier obra española, pues pese a las diferencias culturales existentes, no somos tan distintos.

En cuanto a nuestra profesión, el ingeniero civil turco tiene actualmente un prestigio medio en la sociedad (ellos mismos añoran tiempos mejores). Con una formación de 4 años en la universidad (estos son precedidos por un curso de perfeccionamiento del inglés de un año), cabe destacar que se imparten completamente en inglés en la mayoría de las escuelas. Las de mayor prestigio son: *Middle East Technical University*, en Ankara, e *Istanbul Technical University*, en Estambul. Bajo mi opinión, considero fundamental un mayor protagonismo del inglés en la formación de los ingenieros españoles, pues ese segundo idioma es imprescindible salgas o no al extranjero. Pese a esa ventaja, nuestra formación es tanto o más competitiva que la turca, y cuando lo aplicas a la ejecución de obra vamos unos pasos por delante en materia de seguridad, calidad y rendimientos.

Al hilo de lo recién comentado, en materia de seguridad y salud la ley turca es muy similar a la europea, aunque el nivel de cumplimiento es bajo; basta con fijarse un poco en las obras, y en cómo cambia la ley cada poco tiempo, para darse cuenta que existe una falta de 'cultura' en seguridad, pese a que las Administraciones exijan, por ejemplo, que el responsable de PRL sea ingeniero o arquitecto.

En lo que a la Calidad y Medioambiente se refiere cabe decir que son más estrictos que nosotros respecto al impacto medioambiental que produce una

obra, así como que existe una pesada burocracia administrativa para obtener permisos y licencias.

A la hora de diseñar, tras el devastador terremoto que en 1999 se llevó la vida de más de 17.000 personas en una localidad cercana a Estambul, según fuentes oficiales, la ley turca exige que los proyectos de construcción incorporen un incremento de su coeficiente de seguridad por sismicidad, lo que se aprecia rápidamente en el armado de las estructuras.

En lo que a mí me toca, a modo resumen, comentar que los turcos trabajan únicamente con certificación y coste real, no introducen los conceptos necesarios de Producción y Previsión de Coste, más si cabe cuando tienes un contrato FIDIC, como el nuestro, en el que certificas por hitos (Silver Book).

A día de hoy, aparte de nuestro proyecto, están en marcha o en fase de adjudicación en Estambul otras grandes obras tales como un tercer puente sobre el Bósforo, un túnel carretero bajo el mismo, un tercer aeropuerto, y numerosas obras de ampliación de la red de suburbano, es decir, que en Turquía hay recursos más que suficientes para garantizar el empleo destinado a la mejora de las infraestructuras.

Pese a que a día de hoy a través de internet es muy fácil obtener información detallada de Turquía en cuanto a población, renta per cápita, crecimiento, historia, etc., prefiero contaros lo que se palpa aquí dentro cuando uno viene de un país como España, que está sufriendo el golpe de la crisis económica. Tras mi experiencia de más de un año ya, lo que se respira desde el minuto uno que bajas del avión es, por una parte, un respeto casi divino a la figura de Mustafa Atatürk, fundador y primer presidente de la moderna República, y por otra, que los turcos llevan el comercio en la sangre, pues les llega de generación en generación por ser un importante hilo conductor del mercado entre Asia y Europa debido a su situación geográfica. Resulta curioso que existen calles completamente pertenecientes a un gremio, es decir, calles donde todas las tiendas venden guitarras, o zapatos, o bicicletas... Haciéndose la competencia unas a otras en apenas varios metros de distancia y permaneciendo abiertas



hasta muy tarde, sábados y domingos inclusive, la gente consigue sobrevivir, aunque sin lujos, pero salen adelante. Ni que decir tiene que, pese a que en Turquía existe el lujo y la ostentación, el salario mínimo es de 940 TL brutos (unos 410 euros) y que el desempleo alcanza la cifra del 10%, aunque no hacen falta las cifras cuando uno camina por Estambul, dándose cuenta del movimiento de gentes cada día a su puesto de trabajo, y el que no lo tiene te vende lo que sea hasta en los atascos de las autopistas. Son gente muy trabajadora y constante en su dedicación, aunque cuando los plazos aprietan creo que los españoles tomamos ventaja a la hora de sobrellevar con eficacia situaciones al límite: habrá sido la experiencia de tantos años...

Aunque he tenido la oportunidad de viajar por el país y ser un turista más, Estambul es lo que mejor conozco y os puedo asegurar que es más europeo de lo que muchos pensábamos antes de venir aquí. Si no fuera por el tráfico tan denso, sería una de las mejores ciudades para vivir, aunque como en cualquier parte del mundo, debes adaptarte a la comida, horarios, costumbres, etc. para sentirte totalmente integrado, a lo que la gente turca está dispuesta a ayudarte en lo que necesites. Se trata de un estado laico donde destaca la religión musulmana sobre los cristianos y judíos, aunque en Estambul es donde se concentra la mayor parte de la población cosmopolita del país, creando una mezcla de culturas que se respetan entre sí.

Si me preguntáis por cómo hacer para sondear el mercado laboral turco o cómo obtener el permiso de trabajo y de residencia, si vais por libre, a través de la Embajada o del Consulado de Turquía en España es lo que más se aconseja; mucha información la encontraréis en la web del [Ministerio de Asuntos Exteriores español](#) donde también se informa de las principales empresas que realizan tareas de búsqueda de empleo. En lo que a mí se refiere, la delegación de Ankara de OHL lo solucionó todo con gran agilidad y a día de hoy soy ciudadano turco hasta abril de 2015; veremos si es así...

Por cierto, el carné de conducir español es válido en Turquía. Recuerdo ahora la broma a un compañero a punto de incorporarse: le hicimos ir a su comisaría más

cercana a por un certificado de buena conducta, ¡imprescindible para conducir en Estambul!... Toda una broma de bienvenida.



También quisiera animar a todos aquellos compañeros que se encuentran en España, con o sin empleo, a que afronten la aventura de salir al extranjero a trabajar, puesto que ahora el mercado laboral nacional está en declive. Está claro que de la mano de una empresa española los trámites son más sencillos, pero internet está lleno de posibilidades y además se puede contar con las instituciones españolas repartidas por el mundo como el Instituto Cervantes, Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX), Consulados y Embajadas, etc.

Para despedirme, contaros que mi experiencia está siendo completamente positiva a nivel profesional y personal, en lo que tienen mucho que ver mis compañeros de trabajo, y que espero se mantenga por mucho tiempo. Yo volveré a España seguro: ¿cuándo?, el tiempo dirá...