

El AVE turco habla español

Entra en servicio en Ankara la primera línea de alta velocidad con trenes de CAF

J. C. SANZ

El recién inaugurado *tren rápido* entre Estambul y Ankara descarriló en julio de 2004 en una zona montañosa de Anatolia cuando circulaba a más de 120 kilómetros por hora: murieron 28 personas. Los gobernantes turcos fueron conscientes entonces de que sus anticuadas infraestructuras ya no soportaban las necesidades de comunicación de un país de 72 millones de habitantes y en pleno crecimiento.

En vísperas de unas decisivas elecciones locales, el primer ministro turco, el islamista moderado Recep Tayyip Erdogan, se sentó el pasado viernes en la cabina de conducción de un tren de tecnología española para inaugurar la primera línea de alta velocidad de Turquía. Doce trenes de seis vagones fabricados por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) en Beasain (Guipúzcoa) por un importe de 220 millones de euros prestarán servicio entre Ankara y Eskisehir (245 kilóme-

tros al oeste de la capital turca) con una velocidad máxima de 250 kilómetros por hora. El trayecto, que hasta ahora se recorría en unas tres horas, se cubrirá en apenas 80 minutos.

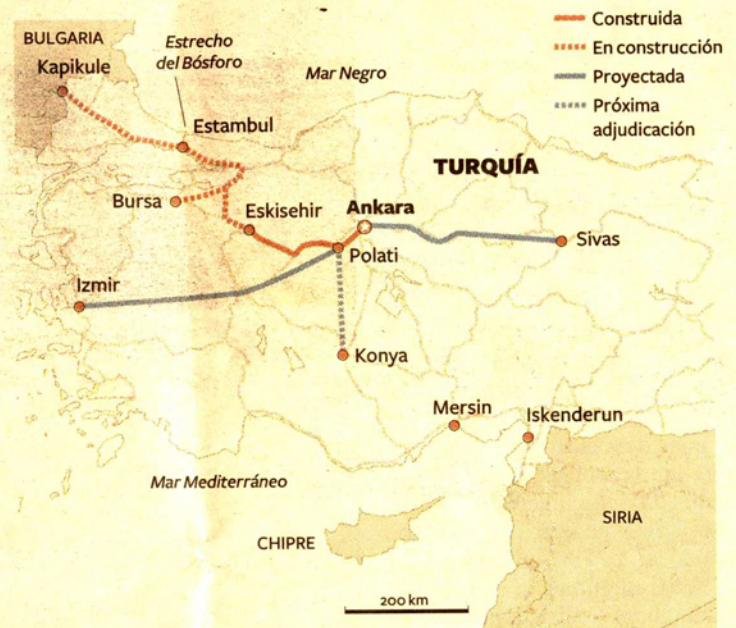
“Éste es el primer tramo en la estratégica línea de alta velocidad Estambul-Ankara”, precisa Ender Arat, embajador de Turquía en España. “Le seguirán otras tres líneas ultrarápidas para enlazar las principales ciudades”.

La TCDD, la compañía estatal de ferrocarriles de Turquía, ha estrenado las primeras unidades de

Doce unidades construidas por 220 millones cubrirán el nuevo trayecto

alta velocidad producidas en España que operan en el exterior. Tras culminar la línea hasta Eskisehir —en cuya obra civil ha parti-

La nuevas líneas de alta velocidad



Fuente: TCDD.

EL PAÍS

cipado la también española OHL, con un presupuesto de 740 millones de euros— las obras del tramo restante hasta Estambul, adjudicada a una empresa China por 1.300 millones de euros, tropiezan con grandes obstáculos en un accidentado el terreno, que exige la construcción de grandes túneles y viaductos para que los trenes puedan cubrir los 530 kilómetros que separan a Ankara de la antigua capital otomana en apenas tres horas.

“Pero todo depende de la terminación del proyecto Mármara: el túnel submarino que enlazará

Europa y Asia bajo el estrecho del Bósforo”, advierte Arat, antiguo asesor diplomático de Erdogan. “Entonces será posible viajar en el mismo tren desde Londres hasta Pekín”. El túnel ya ha sido excavado por una empresa de ingeniería japonesa y han comenzado los trabajos de revestimiento para que pueda entrar en servicio a finales de 2010 o comienzos de 2011. “Las obras se han retrasado por los continuos hallazgos arqueológicos”, reconoce Arat. Durante la construcción de la estación de Yeni Kapi, en la parte europea de Estambul, sa-

lió a la luz un antiguo puerto bizantino oculto.

El Gobierno de Ankara licitará dentro de un mes la construcción de la nueva línea Ankara-Konya, junto a la adjudicación de otros seis convoyes de alta velocidad. También prepara el pliego de condiciones para la línea Ankara-Si-

“Todo depende de la terminación del túnel submarino bajo el estrecho del Bósforo”

vas, que contará con 17 nuevos trenes, y aún están en proyecto las líneas Ankara-Esmirna y Estambul-frontera con Bulgaria.

CAF cuenta con una cartera de pedidos de 4.100 millones de euros, un 50% de los cuales corresponde a contratos en el exterior. La empresa española recibió también la adjudicación de 14 unidades de tranvía para la ciudad de Antalya, en la costa mediterránea del sur de Turquía, y de 33 trenes de cercanías para la red metropolitana de Esmirna, en la costa del Egeo. “En total, sumamos un volumen de negocio de 400 millones de euros en Turquía”, asegura un portavoz de la compañía. “Tenemos la tecnología y estamos orientados hacia la exportación”. Además de sus proyectos en Turquía, CAF tiene pedidos en Argelia, Reino Unido, México, Chile, Brasil, Italia, Arabia Saudí e India. ■