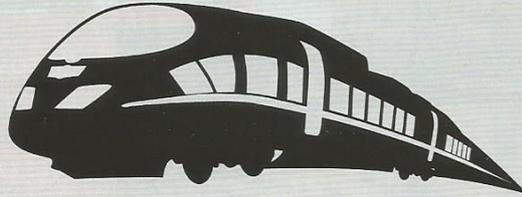


Xing Xiangyang,

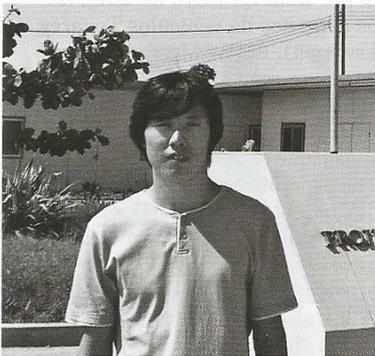
FERROCARRILES EN EL EXTRANJERO



Por LU RUCAI

“ Como constructor de ferrocarriles que trabaja en el extranjero, tengo muchos sentimientos y reflexiones sobre la construcción ferroviaria de China”, dice Xing Xiangyang, gerente de proyectos de la sucursal de China Railway International Group en Angola, que es parte de China Railway Group Limited (CREC). “En el periodo inicial, después de la fundación de la República Popular China, las líneas ferroviarias no cubrían ni 10.000 km, y la velocidad era de solo 60 km/hora. En la construcción ferroviaria todavía se usaba la tecnología abandonada por los países extranjeros. Hoy en día, después del gran avance del sector, la red ferroviaria de China ha superado los 100.000 km, y la velocidad máxima es de 350 km/hora; además, la tecnología de los trenes ligeros y de alta velocidad es cada vez más avanzada, y las otras técnicas también llevan el liderazgo en el mundo”.

Desde la construcción del ferrocarril Tanzania-Zambia de 1861 km, realizada en la década del 70 del siglo pasado, CREC y CRCC (China Railway Construction Corporation Limited) llevaron adelante una gran cantidad de proyectos en Asia, América del Sur y África, entre los que figura el proyecto ferroviario de Angola en el que participó Xing Xiangyang.



Xing Xiangyang, Angola en 2004.

FERROCARRILES EN ÁFRICA

Después de graduarse en la universidad en 2002, Xing Xiangyang se incorporó al proyecto del tren ligero Binhai de Tianjin, de la Corporación de Ingeniería de Transtech, empresa subsidiaria de CREC, para ser asisten-

te de ingeniero. Después de un breve periodo de prácticas, fue asignado a trabajar en la sucursal en Angola.

En aquel momento, en Angola apenas había terminado la guerra civil, que duró 27 años, y muchos asuntos estaban descuidados. “Con la ayuda de los portugueses, en los años 50 del siglo pasado (época colonial de Portugal), Angola construyó tres ferrocarriles: el Luanda, el Benguela y el Moçâmedes. Todos eran ferrocarriles de *metergauge*, y de baja velocidad, del nivel de los que había en China en los años 50”, recuerda Xing Xiangyang. “Y además, después de la destrucción provocada por la guerra, el sistema ferroviario de Angola estaba paralizado. En todo el país no había ningún ferrocarril que operase normalmente”.

Como país costero, Angola tiene famosos puertos como los de Luanda y Lobito. Según Xing, para recuperar la economía nacional, el país necesitaba

transportar constantemente los materiales desde los puertos, por lo que la recuperación de los ferrocarriles fue la primera tarea de la posguerra. En agosto de 2002, los Gobiernos chino y angoleño firmaron un acuerdo marco, y el primer préstamo que China concedió a Angola se destinó a la recuperación de ferrocarriles.

“El proyecto de recuperación del ferrocarril Luanda, en el que participé, fue el primer proyecto ferroviario de la posguerra en Angola y el primer proyecto de construcción ferroviaria bajo el marco de cooperación chino-angoleña”, explica Xing. También fue el primer ferrocarril construido según las normas ferroviarias chinas. En febrero de 2009, el tramo Bungo-Baia de este ferrocarril se puso en servicio. Dicho recuerdo todavía está fresco en la memoria de Xing. “Los habitantes a lo largo de la vía cantaban y bailaban alegremente. Algunos, incluso, corrían



22 de enero
tiempo en e
la construc

unos kiló
cuenta X
de este fe
departam
saber qu
el ferro
siempre
Hasta
recuper
viarias n
sido enc
sea por
o por la
chinas l
los gobi
ferrocar
a operar
ferrocar
cluyó en
aliviado,
transpo
“Con el



22 de enero de 2013. Cinco equipos de compactación dinámica entran en funcionamiento al mismo tiempo en el sitio de construcción n.º 6 del proyecto RED Lubango de Angola para marcar el inicio de la construcción.

unos kilómetros siguiendo al tren”, cuenta Xing. Durante la construcción de este ferrocarril, la gente local y los departamentos gubernamentales, al saber que habían ido para construir el ferrocarril, les ofrecieron ayuda y siempre les dieron luz verde.

Hasta la fecha, la transformación y recuperación de las tres líneas ferroviarias más importantes de Angola han sido encargadas a empresas chinas. “Ya sea por la calidad de la construcción o por la velocidad del tren, las firmas chinas lograron el reconocimiento de los gobiernos y residentes locales”. El ferrocarril Luanda-Malanje comenzó a operar en 2009. La construcción del ferrocarril Benguela y Moçâmedes concluyó en 2013. Estos ferrocarriles han aliviado, en gran medida, la presión del transporte de personas y materiales. “Con el uso de los ferrocarriles y el bajo

precio del billete, los lugareños tienen más ganas de viajar en tren. Los materiales de los puertos también se transportan por tren, en lugar del transporte terrestre, como se hacía antes, lo que es un gran ahorro de costes y tiempo”, manifiesta Xing.

EN EL EXTERIOR

Xing Xiangyang comenta que desde la fundación de la República Popular China, la construcción ferroviaria de este país siempre ha estado a cargo de dos empresas: CREC y CRCC. “CREC tiene bajo su gestión diez grupos de ferrocarriles de China, del n.º 1 al n.º 10. Mientras que CRCC tiene a su cargo otros diez grupos, del n.º 11 al n.º 20”, detalla Xing. La Corporación de Ingeniería Transtech, en la que Xing trabajaba, era al principio un departamento de Negocios Internacionales del Grupo n.º 2 de Ferrocarriles de China. En el año 1979, para adaptarse al desarrollo en el exterior, el Grupo n.º 2 de Ferrocarriles de China estableció la Corporación de Ingeniería Transtech, como una empresa que se dedica especialmente a los negocios en el extranjero. En 2008, con el fin de que la construcción ferroviaria china saliese al exterior, la CREC, sobre la base de los diez grupos, estableció el China Railway International Group, que se concentra en la explotación del



Sección Cazenga del ferrocarril Luanda.

mercado extranjero, y la Corporación de Ingeniería Transtech fue integrada naturalmente en él. Así que Xing también se convirtió en un trabajador de la sucursal en Angola de China Railway International Group.

El grupo ha establecido oficinas y departamentos de gestión de proyectos en más de 60 países y regiones. Sus proyectos se distribuyen en una decena de regiones, como África Occidental, África del Sur, América del Sur,

Europa del Este, entre los que destacan el ferrocarril Addis Abeba-Yibuti, el ferrocarril ligero de Addis Abeba, el ferrocarril de Nigeria, el tren de alta velocidad Ankara-Estambul (Turquía) y el Ferrocarril de los Llanos (Venezuela). En 2014, los negocios de ultramar de CREC le reportaron 27.000 millones de yuanes.

A finales de 2015, las líneas de trenes de alta velocidad en China cubrían 19.000 km. China está acelerando la

promoción del tren de alta velocidad en el exterior. Según Xing, CREC ya llevó adelante proyectos de ferrocarriles ligeros en Etiopía y Arabia Saudita, y están en negociación los proyectos de ferrocarril de alta velocidad en Tailandia y Laos.

ESTABLECERSE EN EL EXTERIOR

“En los primeros días de mi vida en Angola, me quejé frecuentemente de mi mala suerte. Sin embargo, después de tres años de trabajo aquí, cambié de opinión”, señala Xing. “Cuando vemos que las instalaciones ferroviarias que construimos son usadas por los lugareños, no podemos contener el orgullo y sentimos que todo el sacrificio y el esfuerzo han valido la pena”, afirma.

El espíritu que ha heredado de los viejos constructores de ferrocarriles también le ha motivado a quedarse en Angola más de diez años. “A los constructores de ferrocarriles los clasificamos en: obreros de primera generación, de segunda generación y de tercera generación”, manifiesta Xing. “Los de primera generación son los que construyeron ferrocarriles después de la fundación de la República Popular China. Los de la segunda y tercera generación son los que participaron en la construcción ferroviaria durante las décadas de 1970 y 1980, que incluye a obreros, ingenieros y expertos que contribuyeron en la construcción del ferrocarril Tanzania-Zambia. Son testigos del desarrollo económico de China y de los avances asombrosos de su tecnología ferroviaria y trabajan con mucho entusiasmo en la empresa ferroviaria china”, asegura Xing. Algunos obreros de la primera generación le dejaron una grata impresión. “Veo en ellos un espíritu de entrega y servicio”. Sin darse cuenta, los trabajadores que construyen ferrocarriles en el extranjero comienzan a sentirse como en su propio hogar.

“Una vez acompañé a un trabajador del departamento ferroviario de Angola a probar el tren de alta velocidad Beijing-Shanghai. Al ver en la pantalla la velocidad de 300 km/hora, se sorprendió mucho”, agrega Xing. “Antes en África, el ‘Fabricado en China’ se veía como basura. Ahora no importa adónde vayamos, los ferrocarriles chinos nos han hecho ganar mucho reconocimiento”.



Proyectos ferroviarios en el extranjero con la participación de empresas chinas realizados en los últimos años.