

71/2014

26 de junio de 2014

*Fernando Ruiz Domínguez**

TURQUÍA 2023: SU PLAN B
GEOESTRATÉGICO

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

TURQUÍA 2023: SU PLAN B GEOESTRATÉGICO

Resumen:

Parece muy lejano, pero 2023 está a la vuelta de la esquina y ningún país que se precie puede dejar de prestar atención al plan que el Primer Ministro de Turquía, Recep Tayyip Erdoğan, está ejecutando ya en su país.

Abstract:

Seems far away, but 2023 is just around the corner and no self-respecting country can stop paying attention to the plan that the Prime Minister of Turkey, Recep Tayyip Erdoğan, is already running in your country.

Palabras clave:

Recep Tayyip Erdoğan, plan estratégico, Unión Europea, *mass media*, Estambul, Marmaray, aeropuerto, puente, plantas nucleares, Canal Estambul, OTAN, MOBESE.

Keywords:

Recep Tayyip Erdoğan, strategic plan, European Union, media, Istanbul, Marmaray, airport, bridge, nuclear plants, Canal Istanbul, NATO, MOBESE.

***NOTA:** Las ideas contenidas en los **Documentos de Opinión** son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

INTRODUCCIÓN

Durante el 4º Congreso General del partido político turco, Justicia y Desarrollo (*Adalet ve Kalkınma Partisi- AKP*), celebrado en 2013, Recep Tayyip Erdoğan – no solo salió elegido como su presidente sino que supuso confirmar definitivamente sus planes para 2023 con unas simples frases, pero cargadas de trascendencia mediática y geoestratégica.

La pronunciación pasional de las mismas (“¡Una gran nación! ¡Un gran poder!”), junto con el interés puesto en que la juventud turca no solo mirara hacia el año 2023 -centenario del nacimiento de la República de Turquía- sino que también lo hiciera hacia el 2071, le permitió acaparar la atención y el entusiasmo programado de todos los asistentes.

El mensaje subliminal del año 2071 obedece a los lógicos paralelismos que se pueden establecer observando la actual situación geopolítica turca en relación a tan significativa fecha. Y es que el 25 de agosto de ese año se celebrará que habrá transcurrido un milenio desde la decisiva Batalla de Manziket (1071). En ella se marcó el inicio del ocaso del imperio bizantino a manos de los turcos, llegándose incluso a la humillación pública por parte del sultán Alp Arslan sobre el emperador cristiano, Romano IV Diógenes -tras ser este último capturado durante el transcurso de la misma-.

Alp Arslan, fue el segundo sultán de la dinastía selyúcida, más dedicado a conquistar territorios adyacentes que a gobernar. De hecho, para esto último ya tenía a su autoritario visir Nizam al-Mulk¹.

Por otra parte no hay que olvidar el importante giro político que ha dado el AKP, pues en noviembre de 2013 pasó de estar integrado en el *European People’s Party* (de centro-derecha e ideología cristiano-demócrata, - con facciones internas -) a hacerlo dentro del *Alliance of Conservative and Reformists* (de centro-derecha e ideología conservadora-reformista, euro-escéptica y atlantista).

RETOMANDO LAS NEGOCIACIONES DE LA FUTURA ADHESIÓN A LA UNIÓN EUROPEA

Curiosamente también en noviembre de 2013, la UE y Turquía retomaron las negociaciones en cuanto a la materia de política regional se refiere. Algo que se aventura insuficiente para las aspiraciones turcas de adhesión a la UE, si se tiene en cuenta que son 35 las materias de negociación en las que ambas partes deben de coincidir – o al menos que no existan divergencias conflictivas- y que por el momento solo se ha llegado a un acuerdo final satisfactorio en una de ellas².

¹ Traducido como “el ordenador del Estado”.

² Turquía a fecha 06.11.2013 y según la Comisión Europea solo ha completado satisfactoriamente la negociación en materia de “Ciencia e Investigación”. Disponible en

Otro de los factores a tener en cuenta es que las negociaciones han estado paralizadas durante más de tres años y medio - en la mayoría de las materias a debatir -, por lo que el poco entusiasmo con el que se han retomado y en tan solo una de ellas, no augura resultados positivos finales a corto plazo para el potencial nuevo miembro de la UE.

Para añadir más complicaciones a medio y largo plazo habría que añadir que:

En mayo de 2014 se celebraron las elecciones para el Parlamento Europeo, lo cual implica que tras las mismas se decidirán quienes serán los presidentes del Consejo de la UE, la Comisión Europea y el Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad;

Y que en Europa actualmente han ganado terreno los partidos del ala derecha así como las posiciones anti-inmigración³.

LA COMPETENCIA UCRANIANA

En alguna ocasión Turquía ha mirado con recelo el intento de asociación y posterior adhesión a la UE por parte de Ucrania. Básicamente porque existe el convencimiento a nivel político y popular de que en la UE se siente más afinidad -y por lo tanto interés geopolítico-, por ese país que por el suyo propio⁴.

Por otra parte la retirada por sorpresa de Ucrania del proceso de asociación a la UE previsto para finales de noviembre de 2013⁵, puso de manifiesto el peso específico de la República de Rusia en el entorno del Mar Negro.

Sin embargo y como quiera que Ucrania, pese a todo, sigue dispuesta no solo a ser un estado asociado -como actualmente lo es Turquía-, sino que también quiere ser miembro de pleno derecho⁶ de la misma, entonces los fantasmas de los turcos volvieron a hacer acto de presencia.

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/enlargement_process/accession_process/how_does_a_country_join_the_eu/negotiations_croatia_turkey/overview_negotiations_tr_en.pdf

³ European Parliament, Election results, 03.06.2014. Disponible en <http://www.results-elections2014.eu/en/election-results-2014.html> Fecha de consulta 03.06.2014.

⁴ The German Marshall Fund of United States. Transatlantic Trends 2013: Solo un 20% de la sociedad europea piensa que la adhesión de Turquía sería positiva, mientras que un 33% piensa que sería negativa y un 37% que no sería ni positiva ni negativa.

⁵ La firma del tratado estuvo prevista que se realizara durante la cumbre de los días 28 y 29 de noviembre de 2013 en Vilna (Lituania), sin embargo una semana antes de la reunión, Ucrania dijo que no lo haría.

⁶ Tras contar con la aprobación del Parlamento de Ucrania – por 252 votos a favor de los 345 emitidos- el 21.03.2014 se firmaron las disposiciones políticas para un Acuerdo de Asociación entre la UE y Ucrania que cubre diferentes áreas de interés económico, social, de seguridad, etc., y al que al parecer le seguirán otros más. Disponible en

http://eeas.europa.eu/delegations/ukraine/eu_ukraine/association_agreement/index_en.htm y en http://eeas.europa.eu/ukraine/assoagreement/assoagreement-2013_en.htm . Fecha de consulta 30.03.2014.

EL PLAN B DE TURQUÍA

Motivos

Cansada de espera.

Son varios años los que Turquía lleva esperando a que se le deje entrar en la UE y lógicamente el tiempo hace mella, no solo en los ciudadanos - cuya tendencia ha ido cambiando con el transcurso del tiempo - sino ya incluso públicamente en los políticos.

De esta forma, Erdoğan ya avisó a finales de 2012 –sin entrar en detalles- que se estaba acabando el tiempo de esperar y que en 2023 ellos estarían listos para llevar a cabo su nueva andadura, con o sin la UE.

Sin fecha alguna

Lo que sin duda desespera a la hora de alcanzar la hipotética meta de llegada es no saber en qué fecha se puede producir este hecho, o al menos por aproximación.

Esa incertidumbre, esa ausencia de una meta temporal, es lo que finalmente ha provocado el hastío entre la clase dirigente turca y en especial a Erdoğan que se ha visto forzado -de cara a su país- a intentar marcar los tiempos a la UE.

Con el desinterés de la población turca

Al igual que lo que ocurre con una bebida gaseosa cuyo envase se abre tras haber sido agitado fuertemente, esto es lo que le parece haber sucedido a la sociedad turca. Poco a poco ha ido perdiendo esa fuerza, esa energía arrolladora inicial por pertenecer algún día a la UE y la poca cantidad de líquido que queda dentro -el interés residual- ha perdido su color y sabor característico – su esencia- por el paso del tiempo.

Aunque el pueblo turco aún es partidario de su adhesión a la UE, su entusiasmo va decreciendo notablemente y de forma continua. Así si en 2004 el porcentaje de los que estaban a favor de la adhesión fue de un 73% y en 2012 estaba en tan solo un 48%, en 2013 volvió a bajar situándose ya en un 44%⁷. Por el contrario crece el número de los que piensan que la adhesión sería negativa para la UE y si en 2004 fue de tan solo un 9% y en 2012 estaba en un 29%, en 2013 subió hasta el 34%⁸.

⁷ The German Marshall Fund of United States. Transatlantic Trends 2013.

⁸ Ibid.

Consciente de ello, al gobierno turco no le ha quedado más remedio que reinventarse y llevar a cabo su plan B geoestratégico y venderlo a la sociedad en envase de lujo.

La fecha tope: 2023

El conjunto de los motivos anteriormente expuestos avoca a la clase dirigente turca a tomar decisiones de futuro a corto, medio y largo plazo.

A corto plazo, indudablemente ha supuesto aceptar el que se retomen las negociaciones con la UE puesto que se admite la coexistencia de diferentes planes durante un cierto tiempo.

Sin embargo, no parece que vayan a esperar más allá de 2023, por cuanto esta fecha supone celebrar el centenario del nacimiento de la República de Turquía y la misma debe ser aprovechada como rédito político para anunciar algún hecho clave, ya sea de un tipo o de otro.

Los pilares de su futuro fuera de la UE

Evidentemente si Turquía no llega finalmente a formar parte de la UE -y se queda como el estado asociado privilegiado que ha sido hasta ahora⁹ o como mucho con sensibles mejoras dentro de ese papel -, habrá de definir su posición en el mapa geopolítico y estratégico mundial.

Para ello antes hará valer principalmente:

El uso de los *mass media* para rehacer la imagen del gobierno;

El enclave del país como nudo de comunicaciones por tierra, mar y aire;

Las excelentes relaciones políticas con algunos países;

El conocimiento a nivel político del alto interés social por incrementar el gasto del país en: Transporte e infraestructuras¹⁰ y Defensa¹¹.

Que ya se están tomando posiciones al respecto es indudable. Solo hay que echar un vistazo a los siguientes proyectos –algunos inmediatos y otros de los cuales tienen como fecha final prevista el año 2023- para darse cuenta de que, ya se incline hacia Occidente o hacia Oriente en cada momento oportuno y según sus intereses, Turquía estará preparada -al menos sobre el papel- para afrontar los nuevos retos que se le presenten durante las siguientes décadas.

⁹ Acuerdo de Ankara de 1963 con la Comunidad Económica Europea.

¹⁰ The German Marshall Fund of the United States – Transatlantic Trends 2013: El 62% desea aumentar el gasto en transporte e infraestructuras, frente al 28% que quiere mantenerlo en los niveles actuales.

¹¹ Ibid: El 50 % desea aumentar el gasto en Defensa, frente al 32% que quiere mantenerlo en los niveles actuales.

Twitter y otros mass media

En un intento por rehacer la imagen del gobierno y de paso la suya propia – dañadas por las protestas populares tras hacerse público el proyecto urbanístico de Taksim Gezi Park¹² – Erdoğan se decidió a rectificar su pública y previa opinión personal negativa sobre *Twitter* para incorporar en septiembre de 2013 su potencial a su causa.

El mismo pretende utilizar un total de 6.000 voluntarios para enviar los mensajes políticos del partido gubernamental (AKP) creando de esta manera una red –principalmente en los municipios estratégicos- en la que al menos 1.000 de ellos estarían ubicados en Estambul, 600 en Ankara y 400 en Izmir¹³.

Sin embargo, también hay que tener en cuenta que debido a las acusaciones de presunta corrupción política vertidas en *Youtube* y *Twitter* esto le llevó a prohibir el acceso a los mismos, al menos temporalmente, puesto que el propio Tribunal Constitucional del país revocó dicha prohibición de forma rápida¹⁴.

La cuestión es especialmente importante si se tiene en cuenta que:

Tras las elecciones municipales de 2014 se celebrarán las que determinen la Presidencia del país –agosto- y cuyos resultados condicionarán sensiblemente las elecciones generales de 2015 –junio-;

El Primer Ministro, Erdoğan, puede presentarse a las presidenciales sin tener que renunciar a su actual puesto¹⁵;

Que de los posibles candidatos¹⁶ que pueden tener oportunidades para conseguir la presidencia del país y salvando las lógicas diferencias de sus estilos políticos, tanto Abdullah Gül –el actual presidente- como Erdoğan, pertenecen al mismo partido político (AKP), por lo que ambos estarán sujetos a la misma estrategia global.

¹² Taksim Gezi Park: Proyecto urbanístico para construir un centro comercial y zona residencial en un pequeño parque del centro de Estambul.

¹³ Deutsche Welle, Germany, *Erdogan to use Twitter as propaganda tool*, 19.09.2013. Disponible en <http://www.dw.de/erdogan-to-use-twitter-as-propaganda-tool/a-17101031> Fecha de consulta 21.11.2013.

¹⁴ El 27 de marzo se prohibió el acceso a *Youtube* en Turquía tras la difusión de unas presuntas imágenes sobre una posible intervención turca en Siria y sus implicaciones geopolíticas. Sin embargo y tal y como había ocurrido anteriormente con *Twitter*, a finales de mayo se revocó judicialmente dicha prohibición. Disponible en <http://www.todayszaman.com/news-349080-constitutional-court-lifts-controversial-ban-on-youtube.html> Fecha de consulta 29.05.2014.

¹⁵ Tras la reforma legal del 20-01-2012.

¹⁶ The Guardian, *Abdullah Gül hints at battle for Turkish presidency*, 03.12.2013. Disponible en <http://www.theguardian.com/world/2013/nov/03/abdullah-gul-hints-battle-turkish-presidency-erdogan> Fecha de consulta 03.12.2013.

*Marmaray: El túnel ferroviario subacuático*¹⁷

Construido y terminado con prisas para hacer coincidir su inauguración mediática con las celebraciones por el nonagésimo aniversario del nacimiento de la República de Turquía (octubre de 2013), este túnel ferroviario subacuático –a unos 50 metros de profundidad- une la parte este de Estambul con la oeste. De esta manera permite que una línea de metro acorte distancias y tiempos de desplazamientos entre ambas partes de la ciudad divididas por las aguas. Igualmente el proyecto ha supuesto la remodelación y creación de nuevas estaciones, para poder prestar los mencionados servicios de transporte.

También tiene un significado simbólico en cuanto a su construcción, puesto que se trata de un proyecto que data de 1860 y cuya culminación con técnicas actuales ha supuesto el poder demostrar al mundo entero las enormes capacidades de ejecución de las obras de ingeniería civil turcas – en colaboración con técnicos japoneses-.

Por otra parte, hay que significar que la integración de esta nueva infraestructura¹⁸ dentro del proyecto ferroviario de alta velocidad en ejecución, que terminará por unir Ankara con Estambul^{19 20}, también tiene gran importancia por cuanto está previsto que la línea continúe por el oeste hasta la localidad de Edirne -junto a la frontera con Bulgaria²¹-. Además y dado que el gobierno chino está muy interesado²², se encuentra en fase de estudio el trazado de algunas partes de la línea de alta velocidad que faltan desde Ankara hasta Kars –donde ya se está construyendo la vía férrea correspondiente hasta la frontera con Georgia y que desde allí continuaría hasta China-. En otros casos en ese trayecto ya se han concluido dichos proyectos de estudio y en algún otro la línea se encuentra incluso en construcción.

¹⁷ Marmaray Project. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=ox5AhAG7jEg>

¹⁸ La velocidad máxima dentro del túnel subacuático será de tan solo 100 km/h.

¹⁹ Conexión de ambas partes de Estambul mediante el proyecto Marmaray.

Mapa disponible en <http://static.guim.co.uk/sys-images/Guardian/Pix/pictures/2013/10/29/1383067210258/Istanbulrailtunnel.jpg> Fecha de consulta 01.12.2013.

²⁰ Se encuentra ya operativo el tramo entre Ankara y Eskisehir. Disponible en <http://www.youtube.com/watch?v=cfJaZ9VLfhQ>. Fecha de consulta 01.12.2013.

²¹ Proyecto mundial de línea de alta velocidad que incluye su paso por el territorio turco. Disponible en <http://cdncms.todayszaman.com/todayszaman/2012/04/13/train.jpg> Fecha de consulta 01.12.2013.

²² Desde el viaje de Erdoğan en abril de 2012 a China.



Tercer aeropuerto internacional de Estambul.

Con el paso del tiempo y el incremento de la demanda se ha visto que los dos grandes aeropuertos con los que ya cuenta Estambul (*Istanbul Atatürk Airport* en el lado europeo ubicado en la zona oeste de la ciudad y *Sabiha Gökçen International Airport* en el asiático en la zona este de la misma) son insuficientes para cubrir las nuevas necesidades domésticas e internacionales.

De esta manera se ha diseñado para el distrito de Arnavutköy – cerca del lago Terkos - un tercer aeropuerto internacional con una capacidad para 500 aviones estacionados²³, 6 pistas de aterrizaje²⁴ y 16 de rodaje, así como 165 puentes de embarque repartidos por todas sus terminales, que lo convertirán en el mayor aeropuerto del mundo.

Sus cifras de explotación y creación de empleo son de lo más interesantes ya que se espera que cuando esté a pleno rendimiento pasarán por el mismo 150 millones de pasajeros al año²⁵ y dará empleo a 100.000 personas. De esta manera se espera que los 26,1 billones de euros que ha costado a los licitadores del contrato de arrendamiento por 25 años, se vean amortizados sin problemas.

Otro factor significativo es que la explotación de las instalaciones aeroportuarias correrá a cargo de un consorcio formado por cinco empresas turcas - *Cengiz-Kolin-Limak-Mapa-Kalyon* – lo cual implica:

²³ En un espacio de 650.000 m²

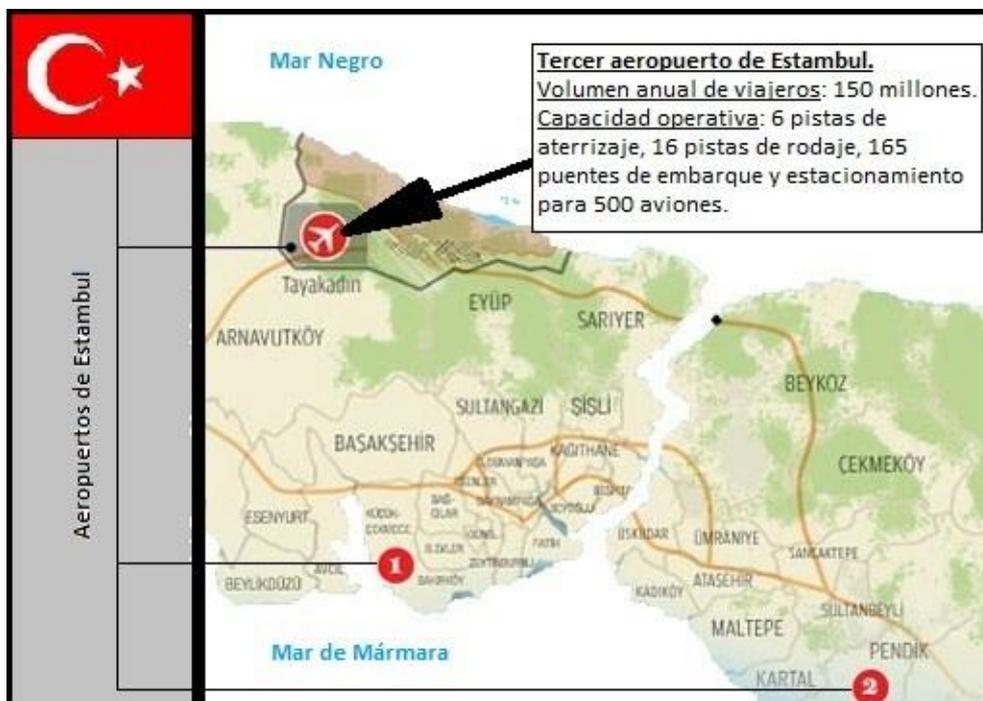
²⁴ De las cuales tres podrán operar al mismo tiempo.

²⁵ El aeropuerto contará con cuatro terminales, hoteles, planta potabilizadora y energética, así como 70.000 plazas de aparcamiento.

Por una parte que muchos de los puestos de trabajo que se creen, posiblemente se cubran con trabajadores del país;

Y por otra, que entre las empresas que han perdido en la licitación se encuentra la compañía alemana *Fraport Group*^{26 27}.

Además se trata de un proyecto de ingeniería a largo plazo, pues se espera que su primera fase entre en funcionamiento en 2017. Será visible desde el espacio, ya que ocupará una superficie interior edificada de 1.400.000 m² desplazando de esta manera al actual nudo de comunicaciones aéreas internacionales -ubicado en Frankfurt (Alemania)- hacia suelo turco y por tanto y si no hay adhesión, fuera del control de la UE.



Tampoco hay que olvidar la cuestión del impacto medioambiental, ya que la zona elegida para el nuevo aeropuerto es boscosa. En concreto y según el informe oficial al respecto hay 2,5 millones de árboles, de los cuales más de 600.000 serán talados y más de 1,8 millones de

²⁶ *Fraport Group* es un socio activo de las instituciones políticas en Bruselas, en especial en lo que se refiere al *Single European Sky* (harmonización del espacio aéreo europeo) y al *SESAR* (*Single European Sky Air Traffic Management Research*) que se pretende implementar en 2020 para solucionar el problema de la esperada duplicación del tráfico aéreo en los próximos 15 años en la UE.

²⁷ En Alemania residen 3 millones de turcos y otros 2 millones más en el resto de la UE, por lo que los vuelos entre Turquía, Alemania y el resto de los países de la UE tendrán un peso significativo en el volumen de facturación del nuevo aeropuerto.

ellos serán trasladados a otras zonas. Sin embargo y de forma sorprendente no ha habido movilizaciones públicas en la calle contra este proyecto - como las surgidas a raíz del proyecto urbanístico de *Taksim Gezi Park* en el que la cantidad de árboles a talar en Estambul era minúscula -.

El puente Yavuz Sultan Selim

El tema de la congestión del tráfico rodado no es una cuestión baladí a la hora de valorar la red de infraestructuras que tiene un país para elevar su grado de desarrollo.

En los últimos estudios estadísticos²⁸ de Tom Tom -proveedor de información para la geo localización y navegación vía satélite -, queda patente que la ciudad de Estambul sigue siendo la segunda ciudad del mundo más congestionada en cuanto a tráfico rodado se refiere por:

La especial idiosincrasia de estar asentada a ambos márgenes de un estrecho;

Su gran volumen de población que la convierte en la segunda más grande de Europa - aunque para 2020 se estima que será la primera- y la octava del mundo;

Ser ruta de paso entre el continente europeo y el asiático.

Mediante la construcción de un tercer puente suspendido al norte de Estambul y sus correspondientes autovías se solventará en gran medida este problema, ya que conectará las localidades de Garipçe en el distrito europeo de Sarıyer²⁹ y Poyrazköy en el distrito asiático de Beykoz³⁰.

La primera piedra de este proyecto gubernamental se puso en mayo de 2013 y la ejecución de las obras está corriendo a cargo de dos empresas, una turca y otra italiana.

Llama la atención el nombre oficial que recibirá el puente, Yavuz Sultan Selim, por cuanto Selim I (1465-1520) fue un sultán al que se le conoció como “el valiente” o “el severo”, que conquistó la mayoría de la ciudades santas del Islam, así como Egipto. No en vano su interés por una gran nación, un gran poder –tal y como ambiciona Erdoğan - quedó reflejado en la frase de uno de sus poemas.

“El mundo entero no sería una soberanía lo suficientemente vasta para un solo monarca”.

²⁸ Tom Tom, *European Traffic Index, 2Q 2013*, disponible en <http://www.tomtom.com/lib/doc/trafficindex/2013-1101%20TomTomTrafficIndex2013Q2EUR-mi.pdf> Fecha de consulta 20.11.2013.

²⁹ Con 260.000 habitantes.

³⁰ Con 245.000 habitantes.

Eso por no hablar de que Selim I además reclamó para sí el título de Califa³¹, el cual considera a su portador como la más alta autoridad civil y religiosa del Islam – Guardián del Islam –.

Plantas nucleares de Akkuyu y Sinop

Resulta significativa la apuesta de Erdoğan por la energía nuclear, por tres motivos principalmente:

El primero porque el país cuenta con yacimientos de uranio, por lo que de alguna manera se asegura el suministro de combustible para las dos plantas cuya construcción y adjudicación fueron ya aprobadas³²;

El segundo por la aceptación de ciertos riesgos potenciales, ya que si bien los emplazamientos para las mismas en la franja central del país, tanto la de Akkuyu – en el sur – como la de Sinop – en el norte – no están en zonas de máximo peligro de sufrir un terremoto, no dejan de estar en un país que los ha sufrido en algún momento de su historia³³ y se llegan a sentir incluso en la capital, Ankara. Entre los más recientes como el de octubre de 2013 en la región de Van al este del país que con sus 7,2 grados de magnitud se saldó con una cifra de entre 500 y 1.000 muertos –;

Y en tercer lugar porque Turquía tiene un sorprendente alto porcentaje de producción de energía mediante fuentes renovables –eólica y fotovoltaica-, el cual alcanza el 26% – lo que supone más del doble de la media en la UE- y para 2023 está previsto que se llegue hasta el 30%. Por lo tanto y pese a este importante y progresivo crecimiento, se observa una diversificación en cuanto al abastecimiento energético se refiere, acudiendo para ello a vías no exploradas anteriormente – como la de la energía nuclear-.

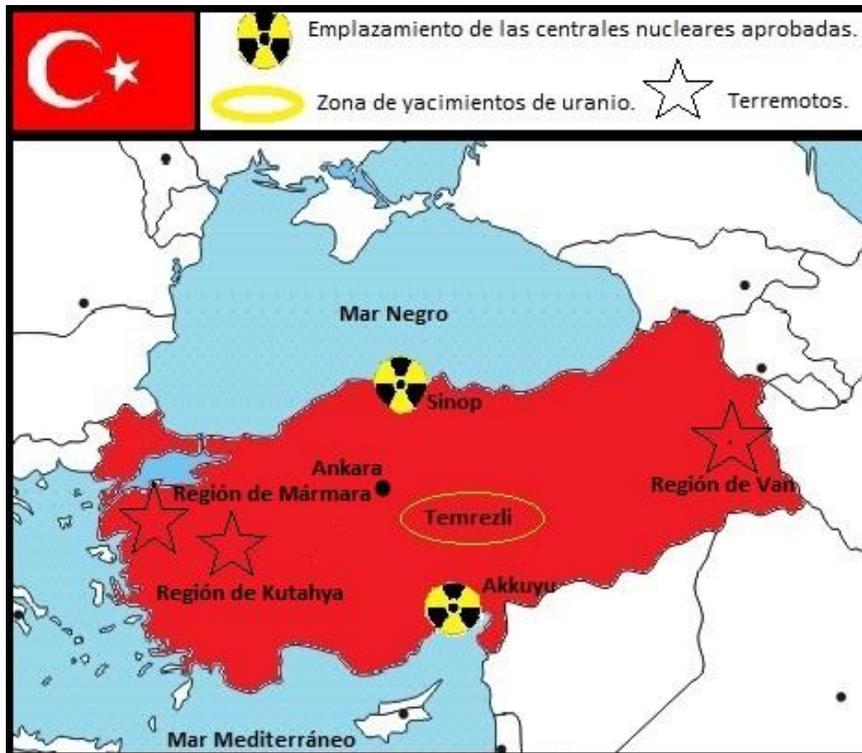
La central de Akkuyu se construirá en 2014 por una empresa turca — *Akkuyu NGS Elektrik Uretim Corp* – subsidiaria de la rusa Rosatom.

Por su parte, la de Sinop, cuyo acuerdo se firmó en 2013, será construida por el consorcio franco-japonés Atmea y su primer reactor – de los cuatro con los que contará-, entrará en funcionamiento en 2023, esperándose que para 2028 estén todos ellos en servicio.

³¹ En árabe, el “sucesor” de Mahoma.

³² Se encuentra en fase de estudio la aprobación de una tercera planta nuclear.

³³ Kandily Observatory and Earthquake Research Institute. Historial sísmológico disponible en <http://www.koeri.boun.edu.tr/sismo/map/en/index.html> Fecha de consulta 01.12.2013.



El helicóptero de ataque T-129 ATAK y el tanque ALTAY.

No se ha olvidado Erdoğan de hacer los deberes –de cara a ese 2023- con las Fuerzas Armadas y la industria de defensa.

Para ello se ha ocupado de:

Facilitarles nuevos medios acordes con las necesidades operativas básicas a nivel doméstico y de la OTAN;

Asegurarse de que gran parte del dinero por la fabricación de los vehículos se quede dentro del país, al producirlos ellos mismos;

Expandir la industria de defensa local;

Mejorar la base tecnológica y la oferta de servicios y productos de dicha industria³⁴.

En el caso del helicóptero de ataque se trata de un modelo de la empresa italo-británica AugustaWestland, pero fabricado bajo licencia por la empresa pública *Turkish Aerospace*

³⁴ Llegando incluso a buscar nuevos colaboradores para subcontratas como por ejemplo Hyundai Rotem (Corea del Sur) para la fabricación de elementos del tanque Altay.

Industries (TAI). El pedido inicial para el Ejército del Aire turco es de 51 aparatos con 40 más opcionales.

Por lo que respecta al Proyecto Nacional de un Carro de Combate Principal de Producción Local ALTAY (Milli Tank Üretim Projesi ALTAY) que fabricará Otokar – a partir de 2015-, nuevamente hay una referencia conmemorativa que refuerza las ideas de independencia y gran nación. En este caso el nombre del proyecto gubernamental alude al General del ejército de liberación turco Fahrettin Altay (1880–1974), que participó en la Guerra de Independencia Turca.

Tampoco este aspecto propagandístico parece dejado al azar a la hora de contentar a unos y a otros por cuanto los datos sobre la opinión popular también indican que en un 38% están a favor de actuar de forma independiente en cuestiones internacionales. Igualmente hay que tener en cuenta que del 39% de la población que piensa que la OTAN (NATO) ya no es fundamental³⁵, hay una mayoría – 70%- que cree que Turquía debería tener la capacidad de tomar sus propias decisiones militares³⁶.

Canal Estambul

Se trata de un proyecto revolucionario que fue anunciado en 2011 por Erdoğan –durante su campaña electoral- y que a día de hoy sigue especialmente activo³⁷.

Consiste principalmente³⁸ en la construcción de un canal artificial -de unos 50 kilómetros de longitud, 150 metros de anchura y 25 metros de profundidad media- que estará ubicado en la parte europea del país y conectará el Mar Negro con el Mar de Mármara en una línea paralela al Estrecho del Bósforo y que en principio unirá la localidad de Silivri (sur) con el lago Terkos (norte) – y cerca del tercer aeropuerto internacional de Estambul, anteriormente visto -.

Aunque se esperaba que la oferta pública para la licitación de las obras se hubiera producido a finales de 2013³⁹, lo cierto es que la misma acumula diferentes retrasos.

El proyecto del Canal Estambul surge por la necesidad de:

³⁵ Hay otro 39% que piensa que la OTAN sí que es fundamental.

³⁶ The German Marshall Fund of the United States – Transatlantic Trends 2013.

³⁷ Justice and Development Party (AKP), *Preliminary Infrastructure Planning for “Canal Istanbul”*, disponible en <http://www.akparti.org.tr/english/haberler/preliminary-infrastructure-planning-for-canal-istanbul/43017> Fecha de consulta 01.12.2013.

³⁸ También incluye puentes, autovías y un desarrollo urbanístico de la zona, tal y como anunció el Ministro de Transportes, Asuntos Marítimos y Comunicaciones, Binali Yıldırım. Julio de 2013.

³⁹ Today’s Zaman, *Ministry to open Canal Istanbul tender by year’s end*, 25.07.2013. Disponible en <http://www.todayszaman.com/news-321875-ministry-to-open-canal-istanbul-tender-by-years-end.html> Fecha de consulta 01.08.2013.

Descongestionar la ruta naval del Estrecho del Bósforo⁴⁰;

Minimizar o eliminar los peligros⁴¹ diarios que sufren los más de 13,5 millones⁴² de habitantes de la ciudad de Estambul por el denso tráfico marítimo de mercancías peligrosas –combustibles fósiles principalmente- que a diario atraviesan sin restricciones la ciudad;

Contar con un mecanismo de control estratégico sobre el Mar Negro al margen del Tratado de Montreux;

Reforzar su posición dentro de la OTAN⁴³.

Las ventajas de este proyecto son múltiples ya que el inicio de su construcción en periodo electoral supone un rédito político enorme, pues si bien es cierto que supondrá un impacto medioambiental importante en la ubicación exacta donde se construya, no lo es menos que esa zona está mucho menos poblada – al ser en su mayor parte boscosa- y que los directamente beneficiados serán los 13,5 millones de residentes en Estambul.

A ninguno de los habitantes de la megalópolis se les olvidarán los graves peligros que sufrieron –entre otras- en fechas tales como:

En 1979 un petrolero rumano explotó tras colisionar con un carguero griego, vertiendo al mar 96.000 toneladas de carburante inflamado –ambas tripulaciones murieron-;

En 1984 un petrolero greco-chipriota colisionó con otro buque, produciéndose un vertido de 20.000 toneladas de combustible – murieron 30 marineros-.

En 1999 un petrolero ruso encalló y se produjo un vertido de 800 toneladas de petróleo.

En 2005 un buque portacontenedores de gas líquido se hundió y durante dos días seis contenedores de dicho producto quedaron flotando a la deriva;

En 2006 un petrolero con bandera liberiana y 86.000 toneladas de keroseno a bordo estuvo a punto de hacer volar por los aires el Palacio Dolmabahce al quedarse sin control por un fallo técnico⁴⁴ y detenerse finalmente a tan solo 50 metros del mismo.

⁴⁰ Más de 3.000 barcos cruzan a diario el Bósforo de los cuales 260 (de media) son petroleros.

⁴¹ Más del 85% de los barcos que lo cruzan lo hacen sin tener un práctico a bordo por no estar obligados a ello. Entre ellos destacan los barcos de las ex repúblicas soviéticas, los cuales los rechazan en un 50%.

⁴² A diario 1,5 millones de ellos cruzan en transbordador de una parte de la ciudad a la otra.

⁴³ Al estar el futuro Canal Estambul al margen del actual Tratado de Montreux, los buques de la NATO podrían entrar libremente al Mar Negro mediante el mismo y sin estar sujetos a las restricciones e impedimentos en cuanto a tipología, tonelaje, tiempo de estancia o pertenencia a un país ribereño del Mar Negro a las que sí que están sometidos si pretenden acceder por el estrecho del Bósforo.

⁴⁴ Hurryet Daily News, *Tanker nearly misses Dolmabahce*, 22.02.2006. Disponible en <http://www.hurriyetaidailynews.com/default.aspx?pageid=438&n=tanker-nearly-misses-dolmabahce-2006-02-22>. Fecha de consulta 01.12.2013.

Al igual que en el caso del tercer aeropuerto de Estambul, tampoco aquí han surgido demostraciones en las calles en contra del proyecto, pese a que el mismo tiene igualmente un elevado precio medioambiental –especialmente en lo que se refiere a los acuíferos que abastecen a la ciudad-. Es más, tan solo se ven claramente los movimientos especulativos inmobiliarios, tanto sobre terrenos próximos a la estimada ubicación del Canal Estambul como sobre viviendas de las localidades cercanas que esperan ver incrementada su densidad demográfica de manera significativa durante los próximos cinco años.



MOBESE (Integrated Mobile Electronic System (CCTV)).

Que el gobierno turco trata de ofrecer una imagen de seguridad en el país es innegable.

El control de un núcleo urbano tan grande como por ejemplo Estambul –en cuanto a la incidencia de la criminalidad se refiere– se logra en gran medida con las 600 cámaras de vídeo-vigilancia colocadas en puntos estratégicos de la ciudad (calles, plazas, etc.) que bajo la dependencia del Departamento de Seguridad de la misma y con apoyo gubernamental hacen que sea una ciudad bastante segura.

La tasa de criminalidad se sitúa entre las más bajas -comparándola con ciudades de igual población-. Así solo 1 de cada 66 personas sufre un delito⁴⁵ y en la mayoría de los casos este es de orden menor como los hurtos.

Si a eso le añadimos que la empresa norteamericana GarrettCom⁴⁶ instaló este sistema de cámaras en todas las provincias turcas hace unos años, o que incluso actualmente se cuenta con sistemas inalámbricos de transmisión de imágenes mediante telefonía 4 G⁴⁷ - gracias a Airspan Networks Inc.- es fácil comprender la oportunidad estratégica de control de espacios abiertos que brinda el sistema.

Ahora parece que solo queda que cuando haya que prevenir o investigar, -por ejemplo un atentado terrorista como el de los dos coches bomba que explotaron en mayo de 2013 en el distrito Reyhanli de Hatay⁴⁸, cerca de la frontera con Siria -, las cámaras de vídeo-vigilancia estén siempre operativas⁴⁹.

CONCLUSIONES

Según parece Turquía ha iniciado un camino en solitario para mejorar sensiblemente su posición geoestratégica a nivel global, aunque mantiene las puertas abiertas a las ofertas que le puedan hacer desde Oriente y Occidente para aceptar en cada momento las más interesantes.

Decidida a pasar página con la UE – por el tema de su eterno intento de adhesión a la misma-, algunos de los cambios que se avecinan en ese sentido supondrán nuevos retos para su población y dedicar una atención especial a su evolución por parte de la comunidad internacional.ⁱ

*Fernando Ruiz Domínguez**

Subinspector del Cuerpo Nacional de Policía

***NOTA:** Las ideas contenidas en los *Documentos de Opinión* son de responsabilidad de sus autores, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento del IEEE o del Ministerio de Defensa.

⁴⁵ Datos de EU Crime and Security Consortium.

⁴⁶ GarrettCom, *About the MOBESE surveillance projects*, disponible en http://www.garrettcom.com/techsupport/appnotes/mobese_magnum.pdf Fecha de consulta 20.11.2013.

⁴⁷ Airspan Networks Inc. *Airspan Networks Inc. Selected by Turkish Police for 4G Public Safety Application*, 03.01.2012, disponible en <http://ar.finanzas.yahoo.com/noticias/airspan-networks-selected-turkish-police-070000724.html> Fecha de consulta 20.11.2013.

⁴⁸ Cerca de la frontera con Siria.

⁴⁹ Radikal.com *Patlama günü Reyhanlı'da tüm MOBESE'ler arızalıydı*, disponible en http://www.radikal.com.tr/turkiye/patlama_gunu_reyhanlida_tum_moobeseler_arizaliydi-1133373 Fecha de consulta 20.11.2013.