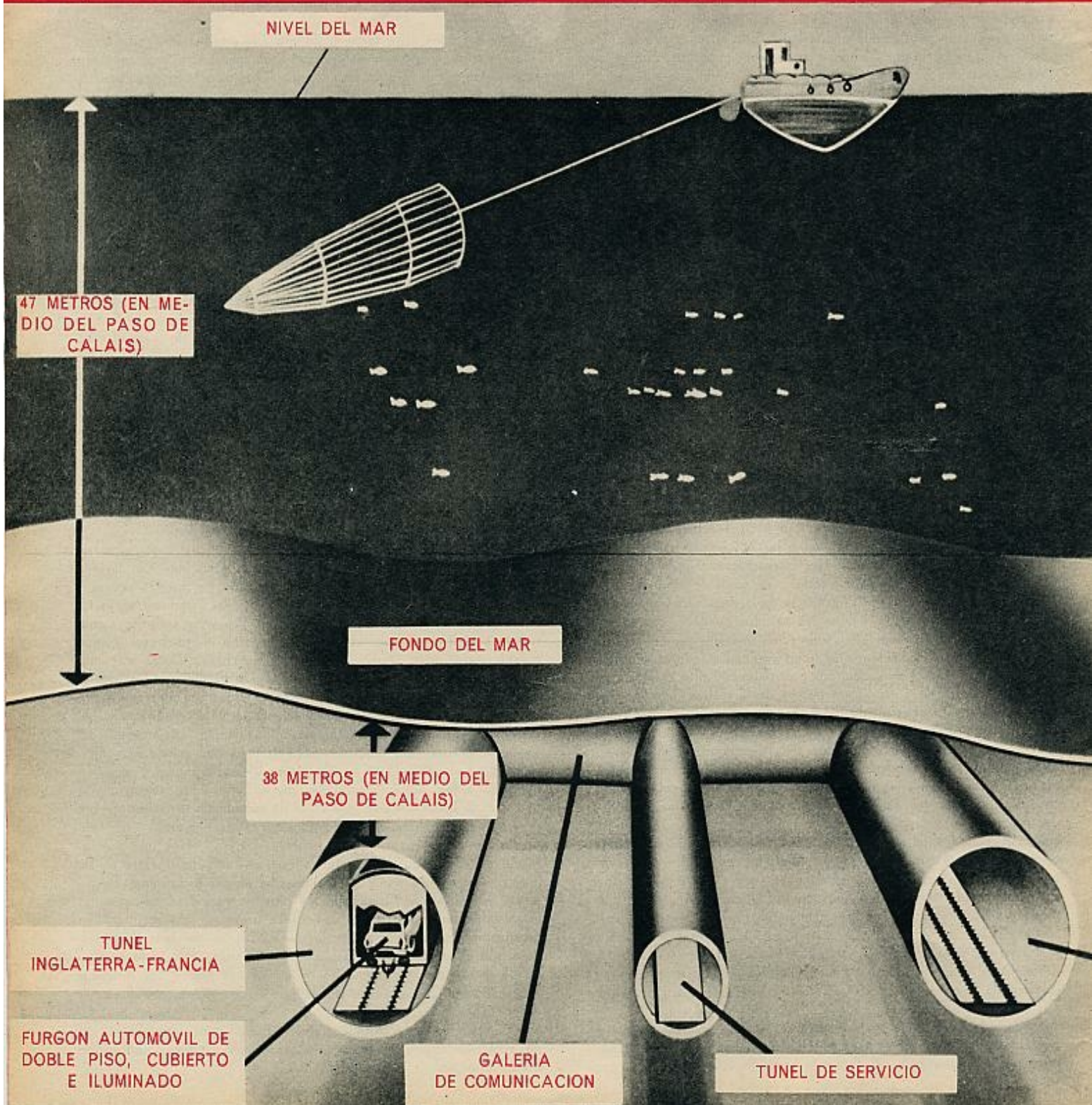


HACIA LA INGLATERRA CONTINENTAL

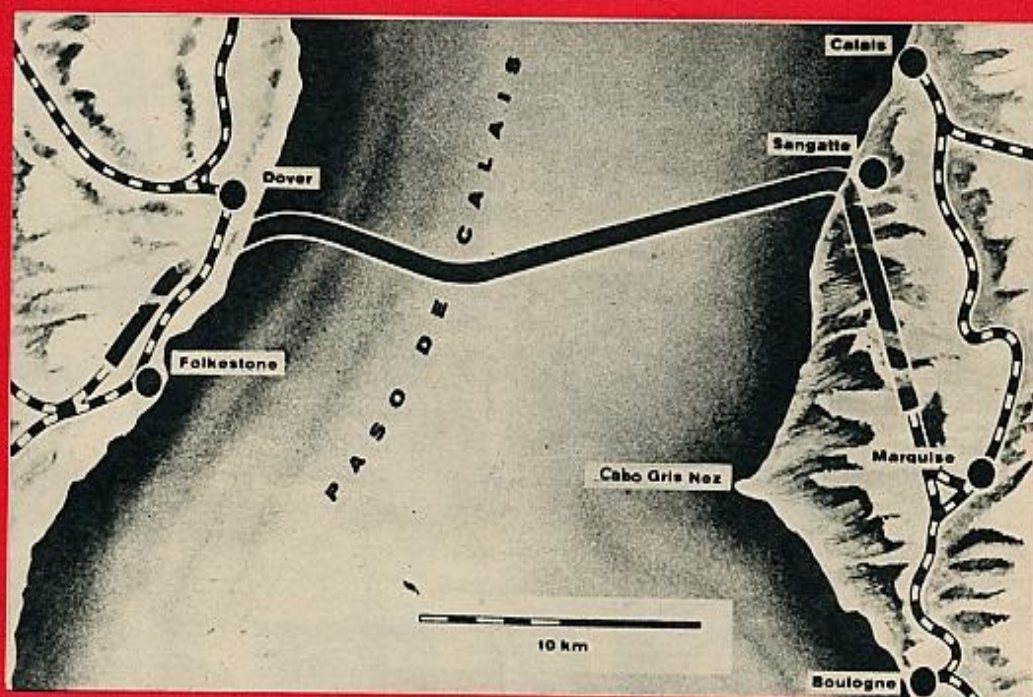
EL TUNEL DE LA MANCHA





LAS OBRAS COMENZARAN PROBABLEMENTE ESTE AÑO UN SUEÑO DE SIGLO Y MEDIO SE CONVERTIRA EN REALIDAD

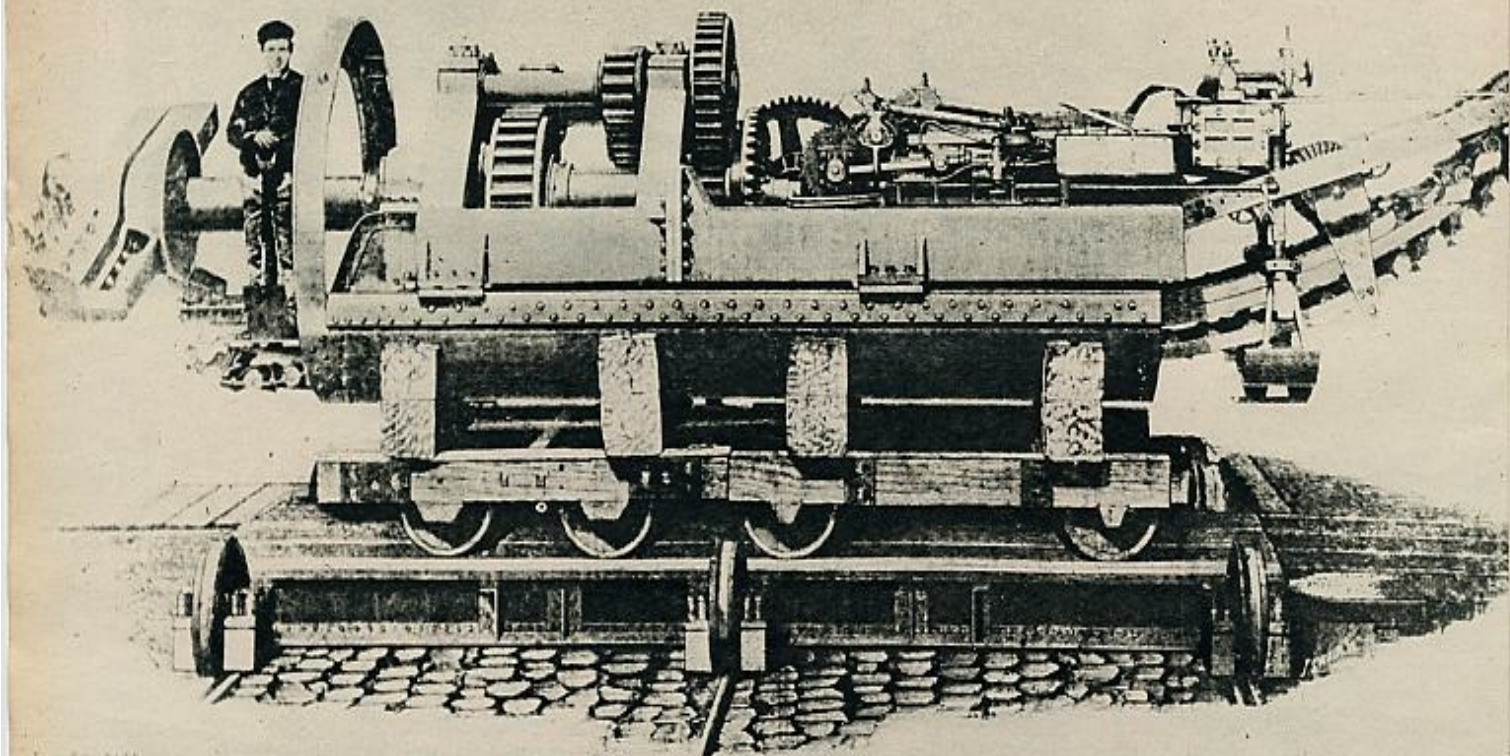
El tradicional aislacionismo británico va a ser quebrantado próximamente con la construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha. Por fin va a hacerse realidad un viejo sueño de constructores e ingenieros que desde principios del siglo pasado han ideado los más diversos procedimientos para unir Francia e Inglaterra por el Canal. En el verano de 1964 se aprobó el acuerdo entre los dos países interesados y se dice que este año se iniciarían las obras de construcción; por el momento, no hay indicios de que éstas vayan a llevarse a cabo en plazo tan inminente, aunque sí **SIGUE**



TUNEL
FRANCIA-INGLATERRA

Aún no se ha decidido la forma definitiva que adoptarán las obras de construcción del túnel bajo el Canal de la Mancha. Muchos proyectos se disputan la primacía de ser el definitivo. He aquí una de las maquetas que prevé un triple túnel. El plano corresponde a un viejo proyecto de vía submarina que uniría Francia e Inglaterra por Dover y Sangatte.

EL TUNEL DE LA MANCHA



Durante todo el siglo pasado se realizaron con entusiasmo los planes para construir un túnel bajo la Mancha. Aún se conservan máquinas de diversa ingeniería expresamente para contribuir a esa gigantesca obra.

parece ser que en esta ocasión ya no habrá más demoras.

Pero la historia del túnel tiene su pequeño anecdotario en el que no faltan, por una parte, el orgullo inglés que rechazaba toda posibilidad de integrarse al Continente, y por otra, la tenacidad francesa de crear el «imperio» europeo, anexionándose por esta especie de cordón umbilical las Islas Británicas.

El primer proyecto de construcción de una vía submarina que uniese Francia e Inglaterra se debe al ingeniero de minas francés Mathieu, que en 1802 presenta a Napoleón un plano para un túnel de carretera horadando la roca bajo el mar. Un año más tarde, el inglés Motray propone la idea de unas obras hechas en la superficie del mar que consistían en sumergir un tubo de diámetro bastante grande en una cavidad producida en el fondo del Paso de Calais. Ninguno de estos dos proyectos llegarían a prosperar.

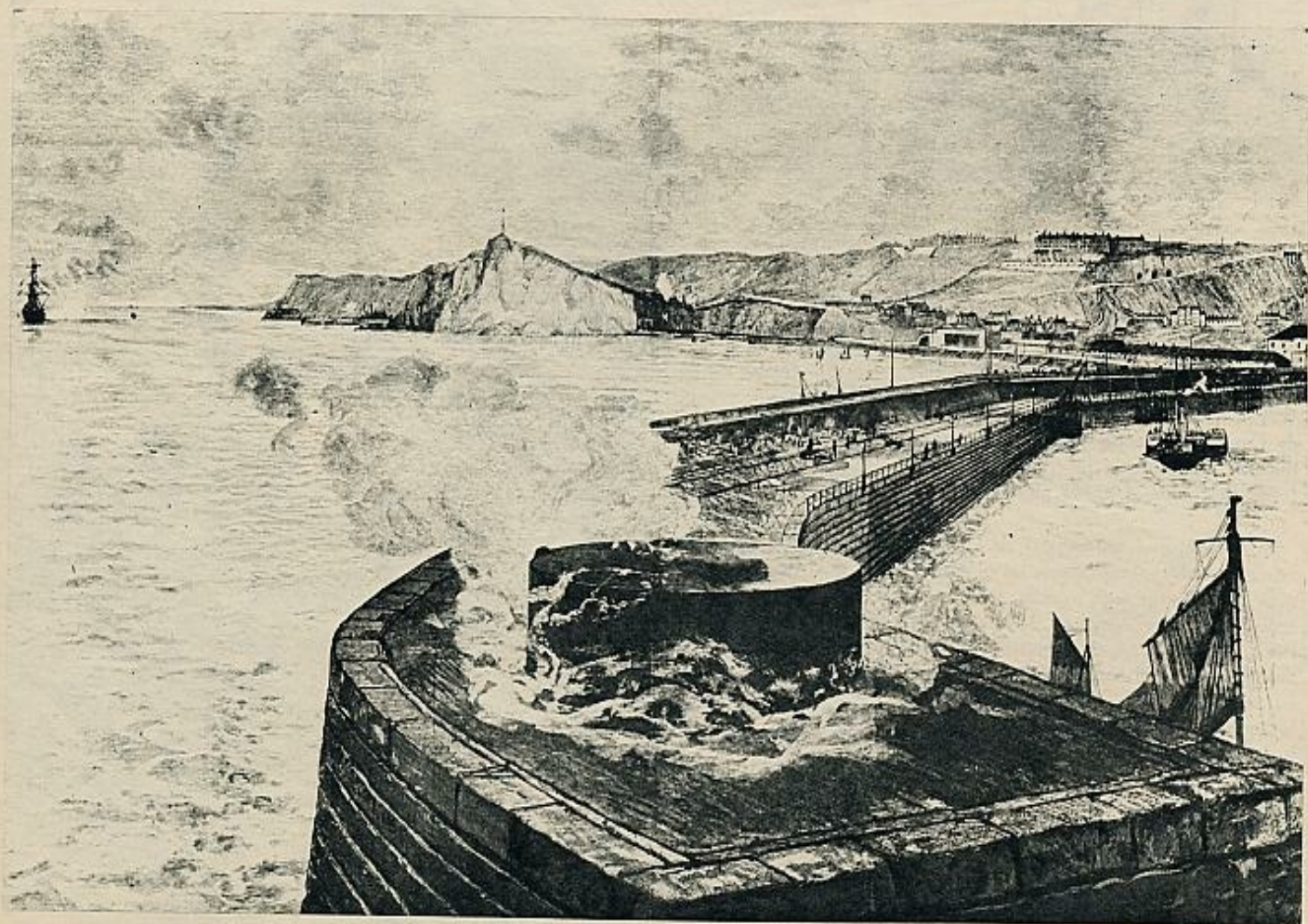
El asunto languideció hasta 1833, fecha en que llamó la atención de Thome de Gamond, ingeniero e hidrógrafo francés de veintiséis años. Sus planes se basaban en sistemáticas investigaciones geológicas e hidrográficas de la zona del Canal; es un tributo a su talento y perseverancia que más de un siglo después nuevas investigaciones científicas en el Canal hayan venido a confirmar,

con pequeñas modificaciones, los descubrimientos de Thome de Gamond. Realizó cuatro proyectos de puente y decidió concentrar sus esfuerzos en su plan original de un túnel. En 1856 —tras veintitrés años de dedicación exclusiva (y casi obsesiva) a este proyecto— Thome de Gamond consiguió interesar a Napoleón III. Viajó a Inglaterra y el príncipe Alberto y la Reina Victoria se entusiasmaron con los planos. Además, de este lado del Canal, sir John Hawkshaw había proyectado un trabajo que al compararlo con el de su colega francés condujo a resultados verdaderamente prácticos. Ellos fueron los primeros en establecer unos planos que podían llevarse a la realidad. Decidieron construir un túnel que uniese Sangatte y Douvres. Y comenzaron los trabajos por una y otra orilla. Incluso hoy día se conservan algunas decenas de metros de este primer intento.

El proyecto recibió mayor impulso debido a un nuevo espíritu de libre comercio entre los europeos y a los audaces planes de la ingeniería a finales del siglo XIX —el Canal de Suez, inaugurado en 1869; el túnel del Monte Cenis, de 12 kilómetros, entre Francia e Italia, inaugurado en 1871, y el famoso túnel de San Gotardo, abierto en 1880—. Desde un principio, se pensó **SIGUE**



Thome de Gamond es considerado el «padre» del túnel. Este ingeniero francés fue el primero en diseñar un proyecto realista y práctico. En la foto inferior, un grabado de la época muestra Dover, uno de los emplazamientos del tan discutido túnel.

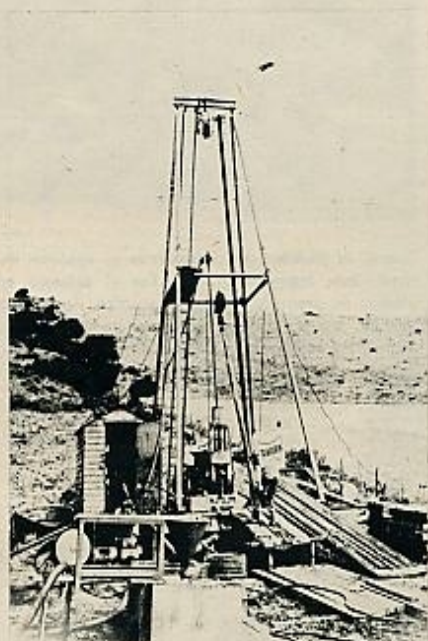




Otro de los proyectos que se han debatido para unir Francia e Inglaterra, ha sido la construcción de un puente; y el plan es antiguo, como lo acredita este grabado del siglo pasado. La foto pequeña muestra una prospección geofísica en terreno británico; en la foto de la derecha, inspección de un tramo del viejo túnel.

Continúa el debate durante más de medio siglo. Entre 1882 y 1950 se discutió el asunto del túnel en no menos de treinta y cinco sesiones de la Cámara de los Comunes. Diez proyectos de ley en favor del túnel fueron rechazados o archivados. En algunos casos, el Parlamento estuvo a punto de dar su consentimiento, pero la constante oposición consiguió impedirlo. En el año 1957 la Cámara de los Comunes rechaza dos proyectos. Sin embargo, ya en 1930, Winston Churchill habiendo observado el interés que tenía cara al porvenir esta unión con el Continente, estaba resueltamente a favor de este proyecto.

Por su parte, en Francia prosiguen también los debates y hay similares dificultades,



que esta vía submarina debería tener una longitud de cuarenta y ocho kilómetros, es decir, mucho más que cualquiera otro túnel construido hasta el momento. Las dimensiones de esta obra atrajeron la atención de varios ingenieros ingleses de la época victoriana. Uno de ellos, William Low, fue el heredero de la visión de Thome de Gamond, proponiendo la construcción de un doble túnel por debajo del fondo del Canal, a varios pies bajo su superficie.

Se abandonaron los trabajos de construcción; sin embargo, no cesaron las polémicas, pues los intereses eran muchos, tanto en el orden económico como en el «patriótico». Por una parte, el capital a invertir era cuantioso y, aunque la amortización se presentaba como algo muy seguro y a corto plazo, la inversión inicial era excesivamente fuerte y las obras de construcción considerablemente laboriosas; por otra parte, Francia e Inglaterra se disputaban la paternidad de la construcción, aun siendo evidente para cualquier espectador objetivo que las obras debían haber corrido a cargo de ambas naciones, como así se ha decidido ahora.



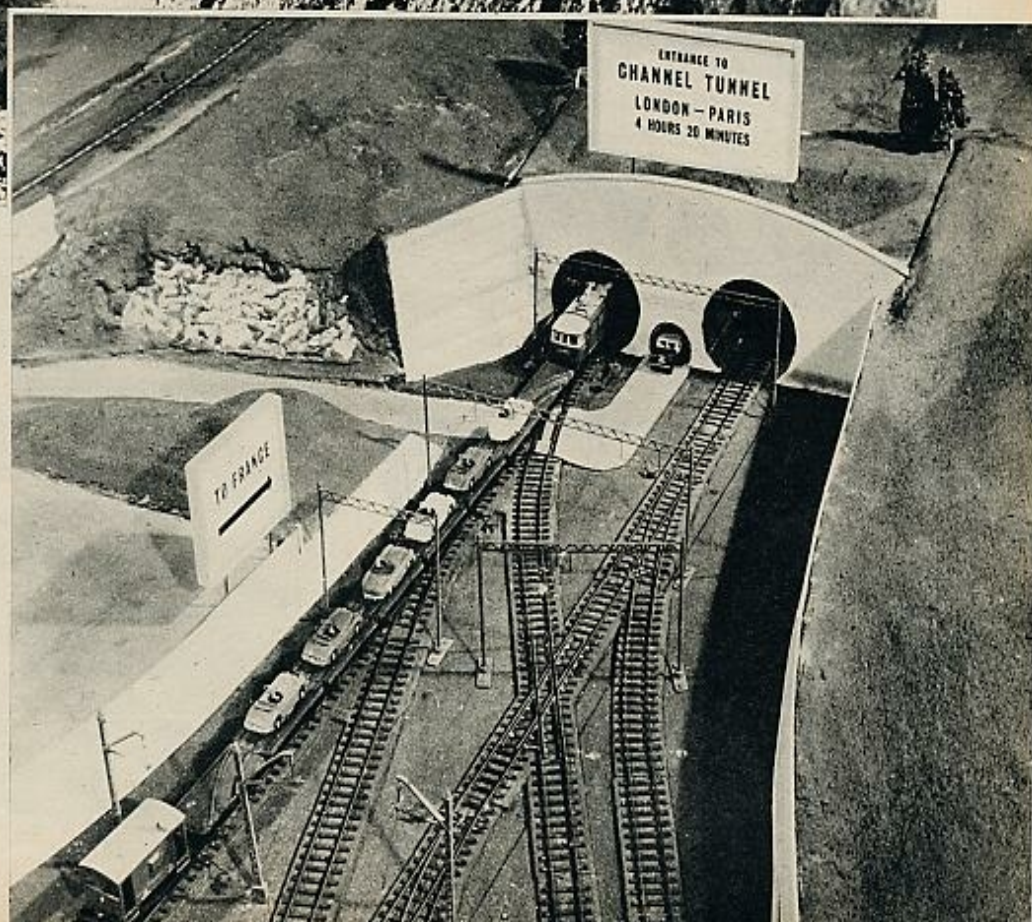
EL TUNEL DE LA MANCHA



«Este túnel fue comenzado en 1880 por William Sharp», es la inscripción que aparece en la pared, dato que acredita la antigüedad de este proyecto que, de llevarse a la práctica este año, acortaría el tiempo que se invierte en ir de París a Londres. Como reza la inscripción —foto inferior—, se tardaría solamente cuatro horas y veinte minutos.

lo cual no impide que ingenieros y hombres de empresa sigan trabajando en mejorar los planes del túnel. Después de diversos estudios geológicos se modifica el trazado y su definición. Se piensa en un túnel-carretera que uniría Cap Gris con Folkestone. Se constituye una compañía, la «Channel Tunnel Co» que proyecta un túnel de carretera y de ferrocarril. Francia rechaza un proyecto de Puente sobre la Mancha, arguyendo que el Paso de Calais es una vía marítima demasiado frecuentada y podría resultar peligrosa la circulación a causa de la niebla y de los pilares de este puente.

SIGUE



EL TUNEL DE LA MANCHA

René Malcor,
de Francia,
y Harold
J. B. Harding,
de Inglaterra,
directores técnicos
del último
y, al parecer,
definitivo
proyecto del
túnel bajo
la Mancha. Foto
inferior: un
dibujo de
lo que será la
estación terminal
francesa del
túnel.

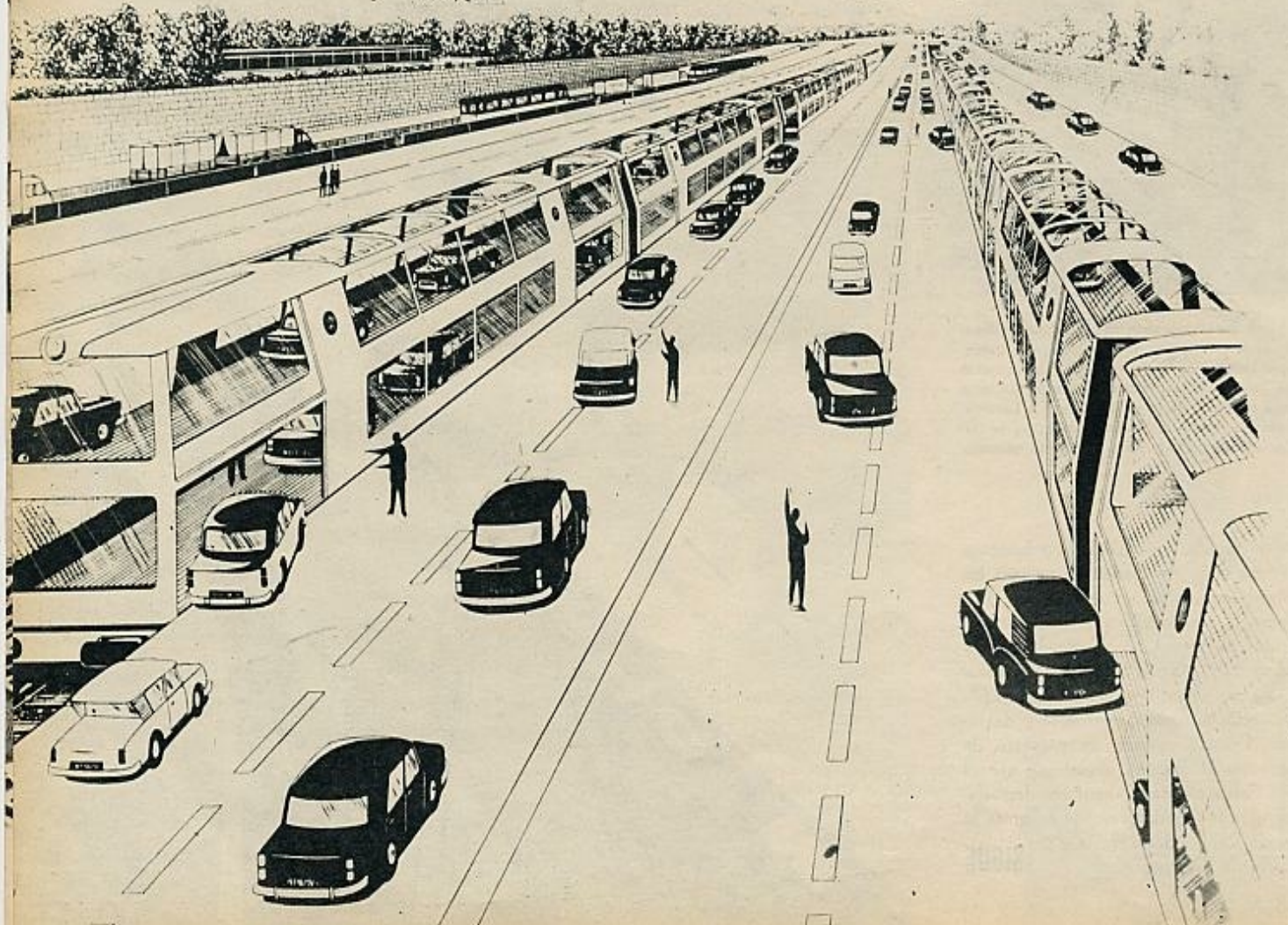


En 1955, Harold Mac Millan, entonces ministro de Defensa del Reino Unido, pone fin a toda la larga serie de oposiciones británicas, afirmando que el Gobierno no ponía ninguna objeción estratégica a la construcción del túnel.

Dos años más tarde se constituye una sociedad anglo-francesa, «Agrupación de Estudios del Túnel bajo la Mancha». Y tanto en Inglaterra como en Francia se abren oficinas que comienzan a trabajar en colaboración.

El proyecto en el que actualmente se trabaja consistirá en un doble túnel de ferrocarril que será una especie de alfombra rodante para los vehículos automóviles. De una y otra parte de la Mancha se encontrarán las dos estaciones, con sus correspondientes servicios: llegada y partida de trenes, aparcamientos, aduanas, policía, hoteles, centros comerciales, peajes, etc.

Una vez franqueados los puestos de control, los coches embarcarían directamente, con el conductor al volante, sobre la plataforma de los vagones. Para los coches de turismo habrá vagones especiales de dos pisos. Serán construidos andenes especiales para recibir a los vehículos que vayan en la parte superior o inferior de los vagones.



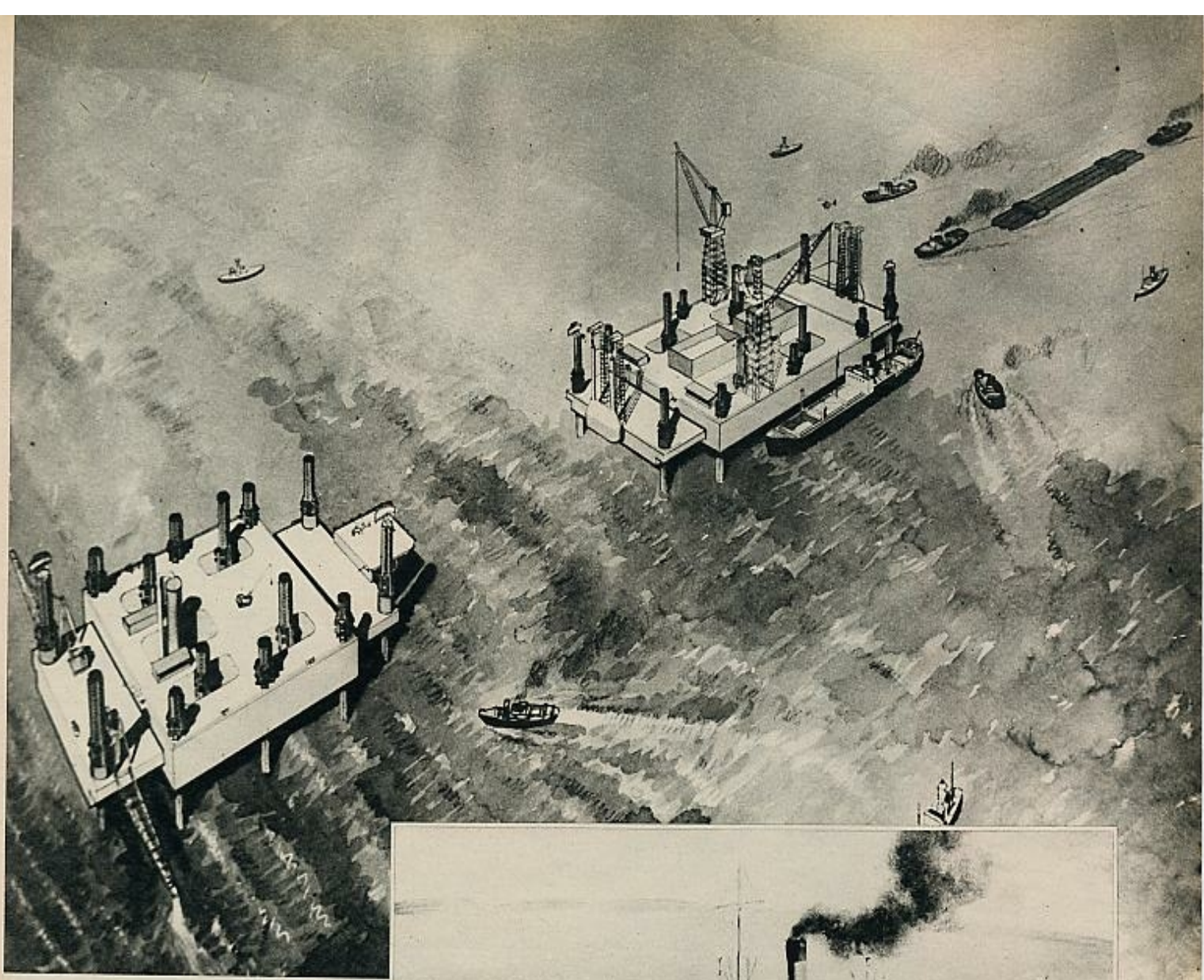


Foto superior: diseño de dos plataformas sobre la superficie del Canal; una serviría para el dragado, otra para la colocación del tubo. El dibujo inferior muestra los tres conductos: dos de ellos serían para vías de ferrocarril eléctrico; por el central se ventilarían los dos conductos laterales.

Los camiones embarcarán en vagones de una sola plataforma. La frecuencia prevista es la de un tren cada diez minutos que podrá contener trescientos vehículos. Los retrasos por la carga y descarga —aunque se plantea de forma que pueda efectuarse estas operaciones con la máxima rapidez— serán compensados por la gran velocidad de los trenes: ciento treinta kilómetros por hora. El túnel tendrá cincuenta y dos kilómetros de longitud, de los cuales treinta y siete transcurrirán bajo el agua. Se ha previsto su capacidad de forma que pueda absorber cuatro veces la circulación que habrá en 1980.

Lo mejor para los viajeros, además del tiempo que ahorrarán, es que el precio del viaje será aproximadamente el cinco por ciento menos que el actual pasaje en los transbordadores; y en cuanto a un automóvil, su conductor pagará el treinta por ciento menos.

Según encuesta realizada por el Gallup Poll en Inglaterra, el 68 por 100 de los preguntados son partidarios del túnel. El proyecto, sueño de un siglo de imaginación, trabajo y discusiones, va a convertirse en realidad.

(Fotos: FIEL, CIFRA y LOGOS)

